

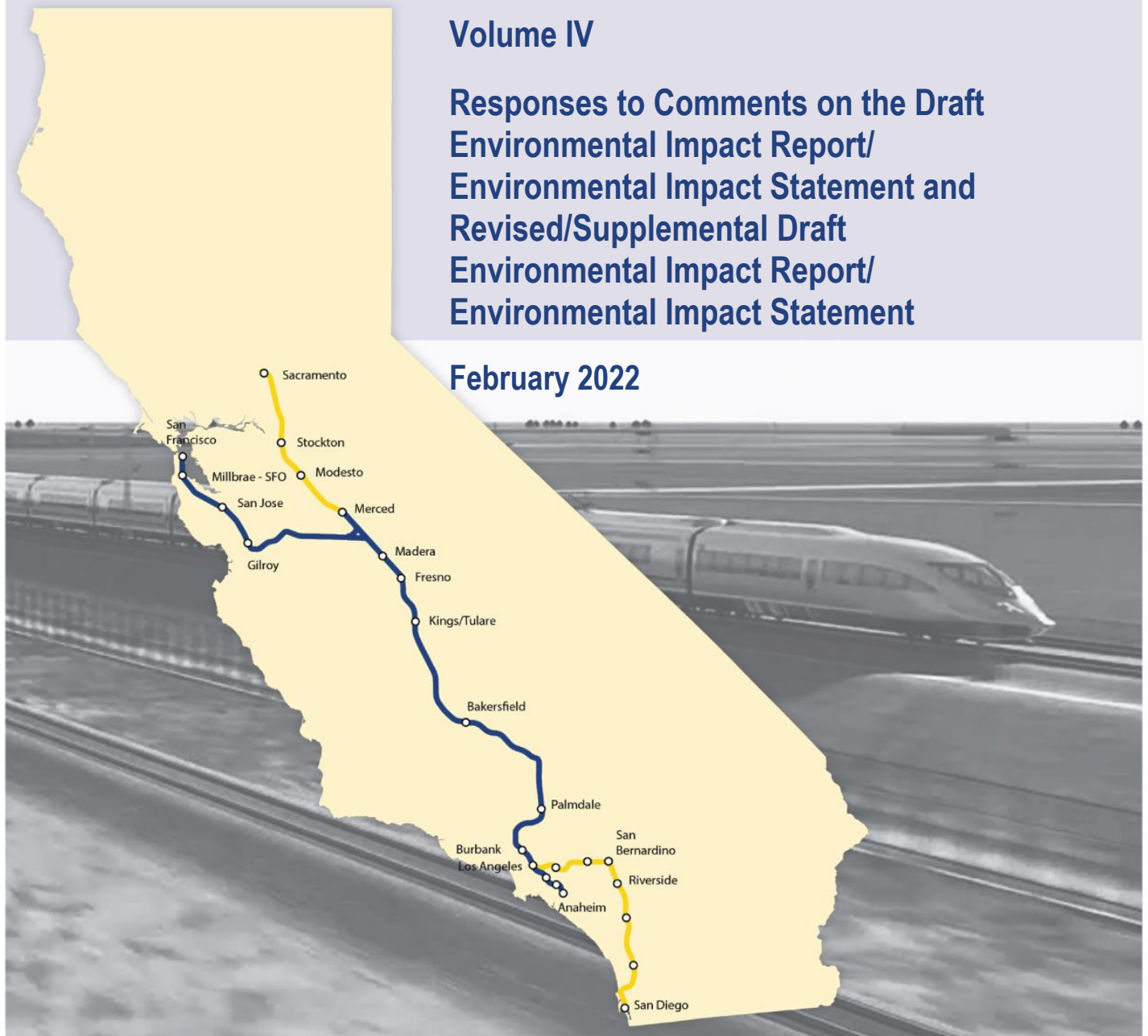
California High-Speed Rail Authority

# ***San Jose to Merced Project Section***

## **Volume IV**

**Responses to Comments on the Draft  
Environmental Impact Report/  
Environmental Impact Statement and  
Revised/Supplemental Draft  
Environmental Impact Report/  
Environmental Impact Statement**

**February 2022**





## TABLE OF CONTENTS

16	Introduction.....	16-1
17	Standard Responses.....	17-1
18	Respuestas Estándar.....	18-1
19	標準答覆.....	19-1
20	Phản Hồi Tiêu Chuẩn.....	20-1
21	Federal Agency Comments.....	21-1
22	State Agency Comments.....	22-1
23	Elected Official Comments.....	23-1
24	Local Agency Comments.....	24-1
25	Tribe Comments.....	25-1
26	Business and Organization Comments.....	26-1
27	Individual Comments.....	27-1
28	References.....	28-1
29	Acronyms and Abbreviations.....	29-1

## 16 INTRODUCTION

This introduction explains the organization of Volume 4, Responses to Comments on Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement and Revised/Supplemental Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement, of the Final EIR/EIS. Volume 4 contains public comments received during the circulation periods for the *San Jose to Merced Project Section: Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement* (Draft EIR/EIS) and the *San Jose to Merced Project Section: Revised Draft Environmental Impact Report/Supplemental Draft Environmental Impact Statement, Biological Resources Analysis* (Revised/Supplemental Draft EIR/EIS). Pursuant to the California Environmental Quality Act (CEQA) and the National Environmental Policy Act (NEPA), the California High-Speed Rail Authority (Authority), as the lead agency, provided a 45-day comment period for the Draft EIR/EIS from April 24 to June 8, 2020. On May 15, 2020, the Authority extended the comment period to end on June 23, 2020, making it a full 60-day comment period. Pursuant to the CEQA and the NEPA, the Authority provided a minimum 45-day comment period for the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS from April 23 to June 9, 2021.

### 16.1 Standard Responses to Frequently Raised Comments

During the public review period for the Draft EIR/EIS, the Authority received a total of 746 comment submittals through a combination of letters, emails, and oral comments (court reporter) provided at the public hearing. These 746 submissions yielded a total of 4,887 discrete comments on the environmental documents and on the proposed project generally. There were approximately 38 submissions received by the Authority following the close of the comment period. While these submissions were late, they were still considered and responded to in Volume 4 of this Final EIR/EIS. During the public review period for the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS, the Authority received a total of 16 comment submittals through a combination of letters and emails. These 16 submissions yielded a total of 226 discrete comments on the environmental documents and on the proposed project generally.

The Authority has prepared a chapter of standard responses to address the most frequently raised issues. The standard responses provide a comprehensive response to an issue so that multiple aspects of the issue are addressed in an organized manner in one location. This reduces repetition of responses. When an individual comment raises an issue discussed in a standard response, the response to the individual comment includes a cross-reference to the appropriate standard response. In Volume 4, the standard responses are provided in Chapter 17, Standard Responses. A Spanish translation is provided in Chapter 18, Respuestas Estándar; a Mandarin translation is provided in Chapter 19, 標準答覆; and a Vietnamese translation is provided in Chapter 20, Phản Hồi Tiêu Chuẩn.

### 16.2 Individual Responses to Written and Verbal Comments

Following the standard responses, the Authority provides responses to individual written and verbal comments on the Draft EIR/EIS (Part 1 of each chapter) and the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS (Part 2 of each chapter as applicable). The individual letters and comments included and addressed in Volume 4 are organized and numbered as follows:

- Chapter 21, Federal Agency Comments
- Chapter 22, State Agency Comments
- Chapter 23, Elected Official Comments
- Chapter 24, Local Agency Comments
- Chapter 25, Tribe Comments
- Chapter 26, Business and Organization Comments
- Chapter 27, Individual Comments

Each written submission and oral presentation can be found under the appropriate category by name or, if representing an organization, the name of their organization. If a commenter gave oral or written testimony at the public hearing, that person will find the comments in the appropriate

chapter (i.e., comments by individuals in Chapter 27, comments by businesses and organizations in Chapter 26, and so forth).

Each submission the Authority received was assigned a number starting with “SJM”, which corresponds to this document’s title of the San Jose to Merced Project Section EIR/EIS. Individual comments within each submission were assigned a secondary number.

Each comment letter and public hearing transcript has brackets in the left-hand margin with identification numbers for each comment. Some letters or oral statements have been treated as a single comment, whereas in other submissions, multiple comments have been identified, which have been numbered and responded to individually. Responses to the comment or comments are located at the end of each letter or transcript. Each response is labeled with the submission identifier and comment number that refers back to that particular bracketed comment.

A number of written comment submissions in Volume 4 included lengthy attachments to the comment letters or web links to supporting materials. In preparing the Final EIR/EIS and responses to comments, every attachment provided with comment submissions or identified by a web link was reviewed and evaluated. In those cases where attachments included additional comments on the EIR/EIS, the comments were bracketed and responded to. In those cases where attachments or web links contained information or studies in support of the written comment submission, the material was considered in developing the response.

The table of contents for Volume 4, provided in the following section, includes a listing of each commenter, submission number, and the page number where it can be found.

### 16.3 Contents by Order of Appearance in Document

**Table 16-1 Standard Responses (English)**

Chapter 17, Standard Responses (English)	
SJM-Response-GEN-1	Opposition and Comments on the Merits of the Project
SJM-Response-GEN-2	Consideration of Diridon Integrated Station Concept and the Google Development at the San Jose Diridon Station
SJM-Response-GEN-3	Consideration of Caltrain Business Plan, Including the 2040 Caltrain Service Vision
SJM-Response-ALT-1	Alternatives Selection and Evaluation Process
SJM-Response-ALT-2	Project-Specific Alternatives Considered
SJM-Response-ALT-3	Rejection of Alternative 3
SJM-Response-GS-1	Requests for Grade Separations
SJM-Response-TR-1	Site-Specific Mitigation for Traffic Impacts
SJM-Response-TR-2	Construction Traffic and Parking Management Details
SJM-Response-TR-3	Gate-Down Time Calculation Details
SJM-Response-PUE-1	Major and High-Risk Utilities/Utility Infrastructure
SJM-Response-PUE-2	Coordination with Local Government Entities and Utility Owners
SJM-Response-BIO-1	Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass
SJM-Response-BIO-2	Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3
SJM-Response-BIO-3	Coyote Valley Wildlife Crossings
SJM-Response-BIO-4	Grasslands Ecological Area Boundary
SJM-Response-BIO-5	Lighting Impacts on Wildlife

Chapter 17, Standard Responses (English)	
SJM-Response-BIO-6:	Noise Impacts on Wildlife
SJM-Response-BIO-7	Clarifications Regarding Project Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan
SJM-Response-BIO-8	Impacts on Wildlife Movement in the Western Pacheco Pass Region
SJM-Response-SS-1	At-Grade Crossing Safety
SJM-Response-SS-2	Emergency Vehicle Response Times
SJM-Response-AG-1	Temporary and Permanent Disruption of Agricultural Infrastructure Serving Important Farmland as a Result of Project Construction
SJM-Response-AG-2	Farmland Impacts—Remnant Parcels
SJM-Response-AG-3	Wind Effects—Dust Deposition and Pesticide and Herbicide Drift on Adjacent Important Farmland
SJM-Response-CUL-1	Baseline for Identification of Historic Properties
SJM-Response-CUL-2	Changes to the Archeological Survey Report
SJM-Response-CUL-3	Changes to the Historic Architectural Survey Report
SJM-Response-CUL-4	Continued Tribal Consultation
SJM-Response-OUT-1	Public Outreach
SJM-Response-OUT-2	Consultation with Local Agencies and Consistency with Local Regulations
SJM-Response-OUT-3	Coordination with Local Conservation Agencies

**Table 16-2 Standard Responses (Spanish)**

Capítulo 18, Respuestas Estándar (Español)	
SJM-Respuesta-GEN-1:	Oposición y comentarios sobre las ventajas fundamentales del proyecto
SJM-Respuesta-GEN-2:	Consideración del concepto de la estación integrada Diridon y el desarrollo de Google en la estación San Jose Diridon
SJM-Respuesta-GEN-3:	Consideración del Plan de negocio de Caltrain, incluida la Visión de Servicios 2040 de Caltrain
SJM-Respuesta-ALT-1:	Proceso de selección y evaluación de alternativas
SJM-Respuesta-ALT-2:	Alternativas específicas del proyecto que fueron consideradas
SJM-Respuesta-ALT-3:	Rechazo de la Alternativa 3
SJM-Respuesta-GS-1:	Solicitudes de pasos a distinto nivel
SJM-Respuesta-TR-1:	Mitigación específica del sitio para los impactos del tránsito
SJM-Respuesta-TR-2:	Detalles de la gestión de tránsito y estacionamiento durante la construcción
SJM-Respuesta-TR-3:	Detalles del cálculo del tiempo de bajada de barrera
SJM-Respuesta-PUE-1:	Servicios Públicos/Infraestructura de Servicios Públicos de Alto Riesgo
SJM-Respuesta-PUE-2:	Coordinación con las entidades gubernamentales locales y los proveedores de servicios públicos
SJM-Respuesta-BIO-1:	Conectividad de la vida silvestre en el Valle del Coyote y el Paso Pacheco



Capítulo 18, Respuestas Estándar (Español)	
SJM-Respuesta-BIO-2:	Mayores impactos sobre la vida silvestre asociados con la Alternativa 3
SJM-Respuesta-BIO-3:	Pasos de fauna del Valle del Coyote
SJM-Respuesta-BIO-4:	Límites del Área Ecológica de Pastizales
SJM-Respuesta-BIO-5:	Impacto de la iluminación en la fauna silvestre
SJM-Respuesta-BIO-6:	Impactos del ruido en la fauna silvestre
SJM-Respuesta-BIO-7:	Aclaraciones sobre los conflictos del proyecto con el Plan de Hábitat del Valle de Santa Clara
SJM-Respuesta-BIO-8:	Impactos en el movimiento de la vida silvestre en la región occidental del paso Pacheco
SJM-Respuesta-SS-1:	Seguridad de los pasos a nivel
SJM-Respuesta-SS-2:	Tiempos de respuesta de vehículos de emergencia
SJM-Respuesta-AG-1:	Interrupción temporal y permanente de la infraestructura agrícola que sirve a tierras de cultivo importantes como resultado de la construcción del proyecto
SJM-Respuesta-AG-2:	Impactos en las tierras de cultivo - Parcelas remanentes
SJM-Respuesta-AG-3:	Efectos del viento - depósito de polvo y deriva de plaguicidas y herbicidas en tierras de cultivo importantes adyacentes
SJM-Respuesta-CUL-1:	Plazo de referencia para la identificación de bienes históricos
SJM-Respuesta-CUL-2:	Cambios en el informe del estudio arqueológico
SJM-Respuesta-CUL-3:	Cambios en el informe del estudio arquitectónico histórico
SJM-Respuesta-CUL-4:	Consulta tribal permanente
SJM-Respuesta-OUT-1:	Divulgación pública
SJM-Respuesta-OUT-2:	Consulta con los organismos locales y cumplimiento de las regulaciones locales
SJM-Respuesta-OUT-3:	Coordinación con los organismos locales de conservación

Table 16-3 Standard Responses (Mandarin)

第19章，標準答覆（普通话）	
SJM-Response-GEN-1	對專案價值的反對及意見
SJM-Response-GEN-2	考慮Diridon綜合車站概念和聖荷西Diridon車站的谷歌開發
SJM-Response-GEN-3	考慮Caltrain業務計畫，包括2040年Caltrain服務願景
SJM-Response-ALT-1	備選方案的選擇和評估過程
SJM-Response-ALT-2	考慮的特定專案備選方案
SJM-Response-ALT-3	否決備選方案3
SJM-Response-GS-1	立體交叉要求
SJM-Response-TR-1	針對交通影響的特定車站緩解措施

第19章，標準答覆（普通话）	
SJM-Response-TR-2	施工交通和停車管理詳情
SJM-Response-TR-3	閘門關閉時間計算詳情
SJM-Response-PUE-1	主要和高風險公用事業/公用事業基礎設施
SJM-Response-PUE-2	與地方政府實體和公用事業所有者的協調
SJM-Response-BIO-1	土狼谷和帕切科山口的野生動物連通性
SJM-Response-BIO-2	與備選方案3相關的更大野生動物影響
SJM-Response-BIO-3	土狼谷野生動物過境點
SJM-Response-BIO-4	草原生態區邊界
SJM-Response-BIO-5	對野生動物的照明影響
SJM-Response-BIO-6	對野生動物的噪音影響
SJM-Response-BIO-7	關於專案與「聖克拉拉谷棲息地計劃」衝突的澄清
SJM-Response-BIO-8	對帕切科山口西部地區野生動物遷徙的影響
SJM-Response-SS-1	平交道安全
SJM-Response-SS-2	應急車輛回應時間
SJM-Response-AG-1	服務於重要農田的農業基礎設施因為專案施工而暫時和永久中斷
SJM-Response-AG-2	農田影響—殘存地塊
SJM-Response-AG-3	風效應—粉塵沉積以及殺蟲劑和除草劑漂移對相鄰重要農田的影響
SJM-Response-CUL-1	歷史財產鑒定基準
SJM-Response-CUL-2	對《考古調查報告》的修改
SJM-Response-CUL-3	對《歷史建築調查報告》的修改
SJM-Response-CUL-4	持續的部落協商
SJM-Response-OUT-1	公眾推廣
SJM-Response-OUT-2	與當地機構協商和遵守當地法規
SJM-Response-OUT-3	與當地保護機構的協調

**Table 16-4 Standard Responses (Vietnamese)**

Chương 20, Phản hồi tiêu chuẩn (Tiếng Việt)	
SJM-Response-GEN-1	Phản Đối và Bình Luận về Giá Trị Của Dự Án
SJM-Response-GEN-2	Xem Xét Khái Niệm Trạm Tích Hợp Diridon và Sự Phát Triển của Google tại Trạm Diridon San Jose
SJM-Response-GEN-3	Xem Xét Kế Hoạch Kinh Doanh Caltrain, Bao Gồm Tầm Nhìn Dịch Vụ Caltrain Năm 2040

**Chương 20, Phản hồi tiêu chuẩn (Tiếng Việt)**

SJM-Response-ALT-1	Quá Trình Lựa Chọn và Đánh Giá Các Giải Pháp Thay Thế
SJM-Response-ALT-2	Các Giải Pháp Thay Thế Dành Riêng Cho Dự Án Đã Được Xem Xét
SJM-Response-ALT-3	Từ Chối Giải Pháp Thay Thế 3
SJM-Response-GS-1	Yêu Cầu Phân Cấp
SJM-Response-TR-1	Giảm Thiểu Tác Động Đến Lưu Lượng Truy Cập Theo Địa Điểm Cụ Thể
SJM-Response-TR-2	Chi Tiết Quản Lý Xây Dựng Giao Thông và Bãi Đậu Xe
SJM-Response-TR-3	Chi Tiết Tính Toán Thời Gian Cổng Xuống
SJM-Response-PUE-1	Cơ Sở Hạ Tầng Các Tiện Ích/Tiện Ích Chính và Rủi Ro Cao
SJM-Response-PUE-2	Phối Hợp với Các Cơ Quan Chính Quyền Địa Phương và Chủ Sở Hữu Tiện Ích
SJM-Response-BIO-1	Kết Nối Động Vật Hoang Dã ở Coyote Valley và Pacheco Pass
SJM-Response-BIO-2	Các Tác Động Lớn Hơn Đến Động Vật Hoang Dã Liên Quan với Giải Pháp Thay Thế 3
SJM-Response-BIO-3	Nơi Băng Ngang của Động Vật Hoang Dã tại Coyote Valley
SJM-Response-BIO-4	Ranh Giới Khu Sinh Thái Đồng Cỏ
SJM-Response-BIO-5	Tác Động Của Ánh Sáng Đối Với Động Vật Hoang Dã
SJM-Response-BIO-6:	Ảnh Hưởng của Tiếng Òn Đối Với Động Vật Hoang Dã
SJM-Response-BIO-7	Làm Rõ Về Xung Đột Dự Án với Kế Hoạch Môi Trường Sống Ở Santa Clara Valley
SJM-Response-BIO-8	Tác Động Đến Sự Di Chuyển của Động Vật Hoang Dã ở Khu Vực Western Pacheco Pass
SJM-Response-SS-1	An Toàn Chỗ Băng Ngang Đồng Cấp
SJM-Response-SS-2	Thời Gian Phản Hồi Của Phương Tiện Khẩn Cấp
SJM-Response-AG-1	Sự Gián Đoạn Tạm Thời và Vĩnh Viễn của Cơ Sở Hạ Tầng Nông Nghiệp Phục Vụ Đất Canh Tác Quan Trọng là Kết Quả của Việc Xây Dựng Dự Án
SJM-Response-AG-2	Tác Động Đến Đất Nông Nghiệp—Các Mảnh Đất Còn Sót Lại
SJM-Response-AG-3	Ảnh Hưởng Của Gió—Lắng Động Bụi và Trôi Dạt Thuốc Trừ Sâu và Thuốc Diệt Cỏ Trên Đất Canh Tác Quan Trọng Liên Kề
SJM-Response-CUL-1	Cơ Sở để Xác Định các Thuộc Tính Lịch Sử
SJM-Response-CUL-2	Những Thay Đổi Đối Với Báo Cáo Khảo Sát Khảo Cổ Học
SJM-Response-CUL-3	Những Thay Đổi đối Với Báo Cáo Khảo Sát Kiến Trúc Lịch Sử
SJM-Response-CUL-4	Tiếp Tục Tham Vấn Các Bộ Lạc
SJM-Response-OUT-1	Tiếp Cận Cộng Đồng
SJM-Response-OUT-2	Tham Vấn với Các Cơ Quan Địa Phương và Nhất Quán với Các Quy Định Của Địa Phương
SJM-Response-OUT-3	Phối Hợp với Các Cơ Quan Bảo Tồn Địa Phương

**Table 16-5 Federal Agency Comments**

Chapter 21, Federal Agency Comments	Submission Number	Page Number
<b>Part 1: Federal Agency Comments on the Draft EIR/EIS</b>		
U.S. Department of the Interior, Bureau of Reclamation, Mid-Pacific Region, Allison Jacobson	1683	21-1
U.S. Environmental Protection Agency, Region 9, Connell Dunning	1386	21-9
U.S. Fish and Wildlife Service, Kim Forrest	1431	21-12
<b>Part 2: Federal Agency Comments on the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS</b>		
U.S. Environmental Protection Agency, Region 9, Clifton Meek	2123	21-15

**Table 16-6 State Agency Comments**

Chapter 22, State Agency Comments	Submission Number	Page Number
<b>Part 1: State Agency Comments on the Draft EIR/EIS</b>		
California Department of Fish and Wildlife, Sean Allen	1376	22-1
California Department of Fish and Wildlife, Julie Vance	2070	22-3
California Department of Transportation, Stephen Kent	1690	22-49
California Geological Survey, Erik Frost	1359	22-61
California Public Utilities Commission, Felix Ko	2074	22-65
<b>Part 2: State Agency Comments on the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS</b>		
California Department of Fish and Wildlife, Primavera Parker	2135	22-73
California Department of Highway Patrol, J.P. Martinho	2136	22-108

**Table 16-7 Elected Official Comments**

Chapter 23, Elected Official Comments	Submission Number	Page Number
City of San Jose Councilman John Khamis, via Enrique Navarro-Donnellan	1380	23-1
U.S. Congresswoman Zoe Lofgren, California 19th District	1426	23-3

*Note: The Authority did not receive any submissions from elected officials on the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS.*

**Table 16-8 Local Agency Comments**

Chapter 24, Local Agency Comments	Submission Number	Page Number
<b>Part 1: Local Agency Comments on the Draft EIR/EIS</b>		
Bay Area Air Quality Management District, Justine Buenaflor	1689	24-1
Caltrain, Sebastian Petty	1695	24-4
Central California Irrigation District, Jarrett Martin	1472	24-30
City of Gilroy, Jimmy Forbis	1281	24-44



Chapter 24, Local Agency Comments	Submission Number	Page Number
City of Gilroy, Kyle Jordan	1737	24-46
City of Morgan Hill, Tiffany Brown	1312	24-105
City of Morgan Hill, Christina Turner	1471	24-107
City of San Jose, John Ristow	1292	24-273
City of San Jose Airport Department, Brian Stanke	2071	24-275
City of San Jose Department of Transportation, Lorraine Valentine	1654	24-278
City of Santa Clara, Community Development Department, Reena Brilliot	1716	24-357
County of Santa Clara, Rob Eastwood	1310	24-360
County of Santa Clara, Rob Eastwood	1703	24-362
Gilroy Unified School District, Alvaro Meza	1356	24-385
Grassland Water District, Ellen Wehr	1311	24-388
Grassland Water District, Ellen Wehr	1358	24-391
Grassland Water District, Ellen Wehr	1678	24-393
Grassland Water District, Grassland Resource Conservation District, Emma Hansen	1363	24-494
Grassland Water District, Grassland Resource Conservation District, Ricardo Ortega	1364	24-496
Monterey Bay Air Resources District, Christine Duymich	1672	24-498
Morgan Hill Unified School District, Allison Murray	1858	24-500
Pajaro River Watershed Flood Prevention Authority, Ana Flores	1743	24-537
San Joaquin Valley Air Pollution Control District, Sharla Yang	1730	24-542
San Jose Arena Authority, Chris Morrissey	1394	24-552
Santa Clara Valley Habitat Agency, Gerry Haas	1290	24-556
Santa Clara Valley Habitat Agency, Gerry Haas	1691	24-558
Santa Clara Valley Open Space Authority, Jake Smith	1288	24-608
Santa Clara Valley Transportation Authority, Jason Kim	1747	24-610
Santa Clara Valley Water District, Rita Khosla	1663	24-617
Santa Cruz County Regional Transportation Commission, Amanda Marino	1674	24-634
Transportation Agency for Monterey County, Christina Watson	1429	24-636
<b>Part 2: Local Agency Comments on the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS</b>		
City of Brisbane, Margaret Sohagi	2129	24-639
Santa Clara Valley Habitat Agency, Gerry Haas	2127	24-648
Santa Clara Valley Water District, Rita Khosla	2132	24-657
The Sohagi Law Group, PLC on behalf of the City of Brisbane, Cheron McAleece	2133	24-659

**Table 16-9 Tribe Comments**

Chapter 25, Tribe Comments	Submission Number	Page Number
Amah Mutsun Land Trust, Rob Cuthrell	1639	25-1

*Note: The Authority did not receive any submissions from Tribes on the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS.*

**Table 16-10 Business and/or Organization Comments**

Chapter 26, Business and/or Organization Comments	Submission Number	Page Number
<b>Part 1: Business and/or Organization Comments on the Draft EIR/EIS</b>		
Baker Manock & Jensen, Lauren D. Layne	1839	26-1
Berry Alexander LLC, Diana Berry	1620	26-15
BKP, D. Recht	1419	26-17
Breen Law Firm, Christine Breen	1667	26-19
Breen Law Firm, Christine Breen	1684	26-22
California Waterfowl Association, Richard Schussel	1343	26-34
California Waterfowl Association, Richard Schussel	1374	26-39
California Waterfowl Association, Jeffrey Volberg	1365	26-41
California Wildlife Foundation, Angela Moskow	1707	26-43
Casa de Fruta and the Zanger Family Landowners, Gene Zanger	1668	26-54
Center for Biological Diversity, Peter Broderick	1241	26-60
Center for Biological Diversity, Tiffany Yap	1724	26-63
Central Valley Joint Venture, Jake Messerli	1811	26-94
Gilroy Growing Smarter, Connie Rogers	2067	26-96
Gilroy Historical Society, Connie Rogers	2068	26-100
Graniterock, Erik Schoennauer	1709	26-103
Graniterock, Barry Shotts	1720	26-105
Great West Equipment, Steven Basarich	1338	26-113
Greater Gardner Coalition, Harvey Darnell	1812	26-115
Green Foothills, Alice Kaufman	1308	26-125
Green Foothills, Brian Schmidt	1680	26-127
Healing Grove Health Center, Brett Bymaster	1475	26-137
Holland & Knight LLP, Marne Sussman	1880	26-139
Knabke Family Farm, Katherine Knabke	1216	26-143
Matteoni, O'Laughlin & Hetchman Lawyers, Norman Matteoni	1360	26-145
McGuireWoods LLP, Joan A. Wolff	1733	26-150
Merced County Farm Bureau, Breanne Ramos	1759	26-152

Chapter 26, Business and/or Organization Comments	Submission Number	Page Number
Monterey Plaza LP, Jason Lee	2069	26-154
Morgan Hill Historical Society, Margo Hinnenkamp	1434	26-156
Morgan Hill Historical Society, Kathy Sullivan	1702	26-159
Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, Walter Moore	1618	26-168
Peninsula Open Space Trust, Neal Sharma	1287	26-229
Realty Income Corporation, Jacqui Sigg	1473	26-231
Rebekah Children's Services, Christophe Rebboah	1378	26-233
San Benito Land Trust, Karminder Brown	1700	26-235
San Jose D2 Leadership Council, San Jose CWG Members, Karen Lattin	1753	26-242
San Martin Neighborhood Alliance (SMNA), Connie Ludewig	1664	26-249
Santa Clara Valley Audubon Society, Shani Kleinhaus	1681	26-255
Save Our Trails: Connecting Santa Clara County Communities, Bill Rankin	1721	26-262
Sharks Sports and Entertainment, Jim Goddard	1307	26-264
Shasta / Hanchett Park Neighborhood Association, Edward Saum	1638	26-267
Sierra Club, Loma Prieta Chapter, Gary Patton	1693	26-269
Silicon Valley Law Group, Jeffrey Lawson	1748	26-280
Stoel Rives LLP, Michael Mills	1645	26-367
Superior Automotive and RV, Steven Marlborough	1348	26-371
Terra Land Group, Martin Harris	1302	26-373
The Nature Conservancy, Abigail Ramsden	1713	26-380
The Nature Conservancy in California, Abigail Ramsden	1289	26-420
Trevis Berry Transportation, David Reynolds	1387	26-422
Trevis Berry Transportation, David Reynolds	1390	26-424
Trevis Berry Transportation, David Reynolds	1399	26-426
Union Pacific Railroad, Adrian Guerrero	1619	26-429
Weston Miles Architects, Leslie Miles	2072	26-434
Word of Faith Christian Center, Elder G-Lady G B-W	1422	26-436
<b>Part 2: Business and/or Organization Comments on the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS</b>		
Baker Manock & Jensen, PC, Jessica S. Johnson	2125	26-441
Center for Biological Diversity, Tiffany Yap	2131	26-451
FG Spreader Service, Trudie Nieuwkoop	2116	26-462
Grassland Water District, Ellen Wehr	2126	26-464
Peninsula Open Space Trust, Neal Sharma	2134	26-513

Chapter 26, Business and/or Organization Comments	Submission Number	Page Number
Stoel Rives LLP, Liberty Packing Company, Tammy Ross	2128	26-522
University of California, Davis, Fraser Shilling	2130	26-526

**Table 16-11 Individual Comments**

Chapter 27, Individual Comments			
Last Name	First Name	Submission Number	Page Number
A	Walter	1771	27-1
Abel	Don	1250	27-3
Acomb	Denise	1504	27-5
Adams	Jeff	1449	27-7
Ahn	Jennifer	1997	27-9
Airakan	Ayana	1616	27-11
Ajayi-Dopemu	Sara	1554	27-13
Alaimo	Laurie	1966	27-15
Albert	Dan	1470	27-17
Alcumbrac	Kieran	1701	27-19
Alexander	Vicki	1488	27-21
Alfaro	Marie	1285	27-23
Allen	Bradley	1725	27-25
Allen	Larry	1767	27-27
Alusa	Suliana	1732	27-29
Amador	Lizbeth	1877	27-31
Anderson	Peter	1706	27-33
Anderson	Randy	1652	27-35
Anderton	Mark	1585	27-39
Ann Convertino	Mary	1454	27-41
Anne McCloskey	Jhea	1937	27-43
Aragon	Yvonne	1412	27-45
Ashby	Charmon	2056	27-47
Avanzino	Marylou	1650	27-49
Averre	Jen	1536	27-51
Azimi	Mike	1467	27-53
Bacon	Elizabeth	2024	27-55
Bailey	Chuck	1814	27-57



Chapter 27, Individual Comments			
Last Name	First Name	Submission Number	Page Number
Balanon	Susan	1460	27-59
Baldwin	Tanya	1954	27-61
Ball	Janet	1502	27-63
Ball	Pamela	2054	27-65
Bambhania-Modha	Hita	1631	27-67
Barnby	Nancy	2016	27-69
Barnett	Luis	1553	27-71
Basso	Melisse	1388	27-73
Batey	Brett	1526	27-75
Batey	Bryan	1528	27-77
Batey	Karen	1529	27-79
Batey	Taylor	1527	27-81
Battistella	Walter	1974	27-83
Be	Armando	1256	27-85
Bear	Andrew	1565	27-87
Bear	Rev. Charlotte	1563	27-89
Beebe	Joanne	1951	27-91
Beebe	John	1437	27-93
Beebe	Russ	1601	27-95
Beer	Julie	1509	27-97
Beer	Lee	1583	27-99
Belli	Michael	1503	27-101
Bellum	Tori	1938	27-103
Belt	Annie	1978	27-105
Benioff	Jeanne	1761	27-107
Berg	Keely	1746	27-109
Berggren	Eric	1537	27-111
Berman	Steve	1932	27-113
Bertsch	Dar	2050	27-115
Betti	Mark	1614	27-117
Bishop	Mark	1523	27-119
Bishop	Sue	1868	27-121
Blair	Kristen	2004	27-123
Blevins	Patricia	1518	27-125

Chapter 27, Individual Comments			
Last Name	First Name	Submission Number	Page Number
Bomarito	MaryAnn	1611	27-127
Bosomworth	Tawni	1575	27-129
Boyd	Kerry	1881	27-131
Boyle	Roxanne	1828	27-133
Brandon	Jeff	1860	27-135
Breitbard	Susan	1516	27-137
Brigantino	Dave	1447	27-139
Brigantino	Dixie	1770	27-141
Brighting	Yu	1750	27-143
Briskin	Jordan	1543	27-145
Brower	Daniel	1524	27-147
Brown	Cecilia	1845	27-149
Browning	Tabitha	1591	27-151
Bruni	Steven	1836	27-153
Buck	Janis	2057	27-155
Buck	Lynn	1600	27-157
Buckley	Paul	1612	27-159
Burchinal	Janet	1788	27-161
Bustos	Corinne	1592	27-163
Butts	Judith	1980	27-165
Caidoy	Kristal	1778	27-167
Caldwell	Trish	1501	27-169
Calzetta	Matthew	1459	27-171
Cambareri	Linda	1715	27-173
Campbell	Allan	1465	27-175
Campbell	Pat	1328	27-177
Campbell	Pat	1427	27-179
Cancell	June	2055	27-181
Cardott	A.	1982	27-183
Carlino	Thomas	1887	27-185
Carlos Araujo	Juan	1996	27-187
Carlson	Sharon	1493	27-189
Carney	Steven	1345	27-191
Carr	Brian	1928	27-193

Chapter 27, Individual Comments			
Last Name	First Name	Submission Number	Page Number
Carr	Janice	1863	27-195
Carr	Larry	1943	27-197
Caviglia	Gary	1815	27-199
Cerna	Christi	1555	27-201
Chamberlin	Judy	1673	27-203
Chapek	S.	1762	27-205
Chen	Kong-Chen	1440	27-207
Cherico	Carol	1866	27-209
Chisolm	Gregg and Stephanie	1355	27-211
Chubbic	Dirk	1558	27-213
Chun	Lori	1830	27-215
Ciprian	Esther	1497	27-217
Clark	Bob	1682	27-219
Clark	Chuck	1218	27-221
Cole	Sam	1487	27-223
Collins	Woody	1602	27-225
Comanich	Camilla	1923	27-227
Congo	Elizabeth	2038	27-229
Conrad	Thomas	2060	27-231
Cooper	Kate	1642	27-233
Cooper	Sus	1641	27-235
Corcoran	Steve and Marcia	1371	27-237
Corcoran	Steven	2084	27-239
Corleone	Nicole	1613	27-241
Corriea	Zachary	1235	27-243
Cortez	Cheyenne	1708	27-245
Cortez	Nick	2052	27-247
Coskun	Cemil	1372	27-249
Cossins	Sue	2031	27-251
Cote	Andrew	1960	27-253
Covell	Jean	2011	27-255
Cox	Molly	1541	27-257
Crawford	Thomas	1215	27-259
Crawford	Thomas	1279	27-261

Chapter 27, Individual Comments			
Last Name	First Name	Submission Number	Page Number
Crider	Jeanine	1458	27-263
Crocker	Steven	2036	27-265
Crowell	John	1832	27-267
Cully	Kimkinyona	1421	27-269
Cz	N	1916	27-271
Dailey	Kim	1970	27-273
Dalpino	Ldajane	1947	27-275
Dandamudi	Sravva	1710	27-277
Danielson	Russ	1245	27-279
Davis	Carla	1869	27-281
Davis	Marla	1930	27-283
Dearborn	David	1381	27-285
Debackere	Peter	1436	27-287
Deely	Jacqueline	1925	27-289
Dehnad	Gelareh	2019	27-291
Deleon	Nichole	1774	27-293
DeMaggio	David	1697	27-295
Deppong	Genevieve	1844	27-297
DeRome	Danielle	1446	27-299
Deturris	Frank	1763	27-301
Devries	Bart	1443	27-303
Dickinson	Susan	1998	27-305
Diskowski	Chris	1433	27-307
Diskowski	Chrys	1755	27-309
Doherty	Annette	1865	27-311
Domnauer	Colin	1936	27-313
Don Trump	Dim	1929	27-315
Donaldson	Candace	1582	27-317
Donn	Jeri	1415	27-319
Dorer	Michael	1820	27-321
Dorrell	Cynthia	1751	27-323
Dougherty	Mary	1969	27-325
Drain	Rick	1734	27-327
Dresden	Jean	1699	27-329



Chapter 27, Individual Comments			
Last Name	First Name	Submission Number	Page Number
Drouin	Lisane	1934	27-338
Dunn	Kenneth	1406	27-340
Duwe	Ann	2029	27-342
Dwillis	Alan	1545	27-344
Earnest	Lester	1784	27-346
Edgar	Laura	1963	27-348
Edwards	Swanee	1370	27-350
Edwards	Swanee	1424	27-352
Elliott	Suzanne	1677	27-357
Ellis	Karen	1854	27-359
Ellwanger	Britta	1608	27-361
Ellwanger	Brygn	1626	27-363
Emery	Maryann	1594	27-365
Enderson	Danielle	1512	27-367
Engfer	Richard	1327	27-369
Espinosa	Janet	1391	27-371
Espinosa	Janet	1395	27-373
Etling	Neil	1455	27-375
Evans	Pat	1783	27-377
Evanston	Luci	2048	27-379
Faria	Paula	1574	27-381
Federspiel	Nancy	1840	27-383
Feichtl	James	1823	27-385
Feinsmith	Ari	1946	27-387
Fenwick	Jan	1566	27-389
Fernandez	Lisa	1718	27-391
Ferraro	Patrick	1586	27-393
Ferrito	Thomas	1967	27-395
Fetter	Kathryn	1787	27-397
Finn	Kate	1569	27-399
Fitzgerald	Katy	1838	27-401
Fleischer	Lawrence	1405	27-403
Fomenko	Nancy	1977	27-405
Fontana	Kay	1552	27-407

Chapter 27, Individual Comments			
Last Name	First Name	Submission Number	Page Number
Foster	Rita	1921	27-409
Frangione	Gina	2026	27-411
Fraser-Smith	Antony	1984	27-413
Frederick	Pamela	1389	27-415
Freilich	Jeffrey	1576	27-417
Freitas	Julene	1987	27-419
Fricano	Marian	1945	27-421
Fuelleman	Cheryl	1657	27-423
Fuller	Marilyn	1521	27-425
Funk	Kathryn	1862	27-427
Furman	Maria	1416	27-429
Galli	Barbara	1542	27-431
Ganapathy	Suman	1476	27-433
Ganapathy	Suman	1636	27-435
Gardner	Paul	1551	27-437
Gaudy	Chantilly	1646	27-439
Gilbert	Diana	1624	27-441
Gineer	Jim	1728	27-443
Giovanazzi	Lisa	1834	27-445
Giovanzana	Teresa	1955	27-447
Gize	John	1544	27-449
Godinho	Luz	1461	27-451
Gomery	Jane	1993	27-453
Gomez	Maria	1451	27-455
Gonzalez	Claudia	1534	27-457
Goodale	Margaret	2010	27-459
Goodman	Richard	1579	27-461
Gordon	Diane	1801	27-463
Gormley	Rita	1408	27-465
Gray	Morgan	1550	27-467
Grossman	Brianna	1480	27-469
Grush	Melissa	1924	27-471
Guggenheim	Regina	2018	27-473
Haberly	Brian	1795	27-475

Chapter 27, Individual Comments			
Last Name	First Name	Submission Number	Page Number
Hackett	Rosalie	1628	27-477
Haig	James	2035	27-479
Halloran	Jill	1738	27-481
Hamilton	Kathy	1872	27-483
Hammerstad	Charles	1589	27-485
Hargrove	Barbara	1824	27-487
Harlib	Amy	1479	27-489
Harmon	Benjamin	2051	27-491
Harrison	David	1764	27-493
Hartzman	Peter	1849	27-495
Haskell	Bree	1850	27-497
Hay	Nancy	1976	27-499
Hayden	Sara	1855	27-501
Haydon	Noah	1904	27-503
Hayes	Kim	1653	27-505
Hayes	Michael	1802	27-507
Hazard	Alyne	1786	27-509
Hazle	Jim	1894	27-511
Hendrickson	Dan	1792	27-513
Hennen	Heide	2020	27-515
Hennessee	Peggy	1898	27-517
Hennessy	Maria	1906	27-519
Hernandez	Deborah	1671	27-521
Herrington	Maria	1965	27-523
Hetzel	Mike	1346	27-525
Hicks	Beth	1809	27-527
Hodges	Cindy	1942	27-529
Holder	Leslie	1617	27-531
Holmes	Carla	1760	27-533
Horne	Bob	1578	27-535
Horton	Eliece	1532	27-537
Hough	Bill	1219	27-539
Howard	Katie	1800	27-541
Howell	Keith	1705	27-543

Chapter 27, Individual Comments			
Last Name	First Name	Submission Number	Page Number
Howlett	Julia	1685	27-545
Hudak	Sharon	1919	27-547
Hufnagel	Sherrill	1621	27-549
Hugg	Joshua	1525	27-552
Hulse	Carol	1900	27-554
Hunt	Holly	1686	27-556
Hussey	Robert	1439	27-558
Husted	Cynthia	1819	27-560
Hutchins-Knowles	Linda	1712	27-562
Hyland	Jean	1896	27-564
Ingram	Peter	2032	27-566
Iorns	Julie	1549	27-568
Iwafuchi	Tansie	1297	27-570
Jakovina	Robert	2006	27-572
James	Billy	1776	27-574
Jandik	Dolores	1584	27-576
Jane Kriss	Evan	2037	27-578
Jean Bodey Galiher	Norm	2022	27-580
Jean Galiher	Norma	2025	27-582
Jefferson	David	1450	27-584
Jethanandani	Ashok	1489	27-586
Johnson	Davis	1251	27-588
Johnson	Jonathan	1989	27-590
Johnson	Molly	1609	27-592
Jones	Jacquelin	1990	27-594
Jones	Sam	1777	27-596
Joyner	Joy	1769	27-598
Kamath	Siddharth	1283	27-600
Karnos	Kristine	1666	27-602
Keating	Edie	1464	27-604
Kellagher	Michael	1315	27-606
Kelley	Miranda	1660	27-608
Kellogg	Mary	1735	27-610
Kellogg	Stacey	2003	27-612

Chapter 27, Individual Comments			
Last Name	First Name	Submission Number	Page Number
Kellum	Rachel	1873	27-614
Kelly	Claire	1595	27-616
Kelly	Janice	1986	27-618
Kent	Marissa	1895	27-620
Ketterer	William	1329	27-622
Kilty Newburn	Jill	1603	27-624
Kim	Sun	2021	27-626
King	Kenneth	1910	27-628
King	Laurie	1922	27-630
Kirchhoff	Jennifer	1649	27-632
Kirschling	Karen	1913	27-634
Kishimoto	Yoriko	1941	27-636
Klauser	Brittany	1772	27-638
Kludt	Bob	1377	27-640
Kludt	Bob	1622	27-642
Knoop	Pat	1515	27-645
Kojola	Victoria	2012	27-647
Koran	Jessica	1882	27-649
Koran	Lorrin	1874	27-651
Korp	Susan	1548	27-653
Kramer	Deb	1953	27-655
Kroth	Anya	1491	27-657
Kruse	Josh	1299	27-659
Kung	Shirley	1988	27-661
Kuster	Carol	1561	27-663
Lafrance	Trudy	1848	27-665
Lamb	Marie	1428	27-667
Lamb	Niki	1557	27-669
Landskroner	Ron	1903	27-671
Lang	Pat	1560	27-673
Lanspa	Kelly	1535	27-675
Lappe	Roshanee	1726	27-677
Larenas	Patricia	2042	27-679
Le	Jamie	1513	27-681

Chapter 27, Individual Comments			
Last Name	First Name	Submission Number	Page Number
Leanse	Lloyd	1225	27-683
Lebrun	Roland	1233	27-686
Lebrun	Roland	1234	27-688
Lebrun	Roland	1463	27-690
LeClair	Michael	1971	27-692
LeClair	Susan	1825	27-694
Lee	Cathy	2066	27-696
Lee	Rebecca	1739	27-698
Leeder	Cynthia	1981	27-700
Legal	A.	1417	27-702
Leonard	Greg	2002	27-704
Leone	Barbara	1833	27-706
Lessin	Susan	1478	27-708
Lewellan	Art	1239	27-710
Lewellan	Art	1240	27-712
Leyva	Adriana	1949	27-714
Lieberman	Michelle	1806	27-716
Liebes	Linda	2030	27-718
Limon	Cynthia	1950	27-720
Lisowski	Lori	1452	27-722
Listgarten	Sherry	1758	27-724
LIU	Yan	1209	27-726
Lojo	Rosemary	1891	27-728
Loo	Chris	2028	27-730
Loredo	Celena	1581	27-732
Louie	Denise	2045	27-734
Lowe	Margot	1742	27-736
Lubin	Thalia	1879	27-738
Ludewig	Connie	1627	27-740
Luft	Terri	1435	27-743
M	Richa	1596	27-745
Mabury	Sandra	1573	27-747
Mack	Bob	1570	27-749
MacKenzie	Michelle	1494	27-751



Chapter 27, Individual Comments			
Last Name	First Name	Submission Number	Page Number
MacNaughton	Melinda	1995	27-753
MacNiven	Margaret	1842	27-755
Mager	Nan	1662	27-757
Magioncalda	Renay	2047	27-759
Marie Cleese	Rose	1907	27-761
Marriott	Pat	2034	27-763
Marshall	James	1867	27-765
Martin	Connie	1369	27-767
Martin	Mary	2007	27-769
Martin	Nancy	1807	27-771
McCarthy	Susan	1492	27-773
McClellan	Mandlyn	1517	27-775
McCormick	Devin	1797	27-777
Mcdaniel	Cindy	1957	27-779
McDonald	Claude	1482	27-781
McEntee	Shannon	1546	27-783
McGraw	Stepheny	1508	27-785
McHenry	Stephen	1959	27-787
McHugh	Gail	1905	27-789
McHugh	Pete	1902	27-791
McHugh	Sean	1499	27-793
Mclaughlin	Maureen	1831	27-795
McMahon	Mary-Helen	1756	27-797
Mehta	Ankur	1599	27-799
Mekarski	Vanessa	1457	27-801
Mendes Campos	Melissa	1486	27-803
Mendoza	Angelica	1441	27-805
Mendoza	Angelica	1698	27-807
Merckling	Jeremy	1926	27-809
Michael Haines	John	1598	27-811
Milias	Mitchell	1407	27-813
Miller	John	1827	27-815
Miller	Melissa	1752	27-817
Mireles	Marcia	1567	27-819

Chapter 27, Individual Comments			
Last Name	First Name	Submission Number	Page Number
Mojica	Laura	1644	27-821
Monaco	Nora	1342	27-823
Moore	Clint	1224	27-825
Moore	Elizabeth	1607	27-827
Morell	Liza	2033	27-829
Morez	Julia	1484	27-831
Morgan	Carter	1687	27-833
Morris	Stephanie	1692	27-835
Moser	Gail	1556	27-837
Moynahan	Susan	1958	27-839
Mulligan	Patrick	1221	27-841
Mulvey	Trish	1500	27-843
Murphy	Judith	1835	27-845
Murphy	Mike	1821	27-847
Murpjoy	Joanie	1817	27-849
Nadeau	Jack	1564	27-851
Nafziger	Nikki	1983	27-853
Nagel	Christine	1496	27-855
Naifeh	Karen	1799	27-857
Naifeh	Sam	1964	27-859
Nath	Utkarsh	1785	27-861
Navarro	Marissa	2053	27-863
Nelson	Leyhlund	1883	27-865
Nelson	Marisa	1973	27-867
Newkirk	Robyn	1793	27-869
Nichols	Erica	1442	27-871
Nickum	Annaloy	1893	27-873
Niederer	Christal	1897	27-875
Nihipali	Michele	1798	27-877
Nilssen	Nancy	1572	27-879
Noel	Penny	1540	27-881
North	Pam	1745	27-883
Nuttall	Stu	1779	27-885
O	S	1522	27-887

Chapter 27, Individual Comments			
Last Name	First Name	Submission Number	Page Number
O'Neal	Chelsey	1414	27-889
Oberhelman	Lindsey	1876	27-891
O'Connell	Cathleen	1789	27-893
O'Konski	Tim	1505	27-895
Okuye	Jean	1791	27-897
Oliver	Lisa	1741	27-899
OMaley	Linda	1999	27-901
Oroz	Michelle	1837	27-903
Osterling	Ralph	1226	27-905
Pagano	Michael	1722	27-907
Pagni	Margherita	1911	27-909
Palacio	Diane	1568	27-911
Pan	Grace	1531	27-913
Pan	Pinkyjain	2008	27-915
Pandit	Pallavi	1665	27-917
Panwala	San	1367	27-919
Pappanastos	Lisa	1362	27-921
Parent	Patricia	1410	27-923
Parent	Sean	1411	27-925
Parker	Rodney	1659	27-927
Patel	Janaki	1948	27-929
Patrick Thompson	Joseph	1242	27-931
Patton	Andrew	1597	27-935
Pennell	Joyce	1577	27-937
Phillips	Marvis J.	1466	27-939
Pielenz	Christine	1899	27-941
Pierce	Doris	2005	27-943
Piligian	Gregory	1991	27-945
Pittas	Susan	1669	27-947
Polesky	Alice	1818	27-949
Pond	Linda	1857	27-951
Portillo	Juan-Carlos	1605	27-953
Poullada	Sofia	1843	27-955
Powell	Jane	1889	27-957

Chapter 27, Individual Comments			
Last Name	First Name	Submission Number	Page Number
Price	Michelle	1749	27-959
Quarmby	Valerie	1483	27-961
Ralston	Jeannette	1870	27-963
Ramirez	Elvia	1808	27-965
Ramos	Gary	1468	27-967
Ray	Charles	2000	27-969
Reader	Stephanie	1780	27-971
Redfern	Erin	1927	27-973
Redstrom	John	1511	27-975
Reed	Jason	1533	27-977
Reese	Robert	1580	27-979
Reginelli	Paul	1368	27-981
Resident	Responsible	1445	27-983
Reynolds	Joanna	2015	27-985
Reynolds	Lisa	1962	27-987
Reynolds	Susan	1571	27-989
Rice	Lois	1379	27-991
Rivera	Enrique	1590	27-993
Roach	Linda	1775	27-995
Roberts	Peggy	1401	27-997
Robichek	Mark	1643	27-999
Rocko	Wojtek	1418	27-1001
Rodriguez	Joseph	2027	27-1003
RodriQuez	Lisa	1257	27-1005
Rogers	Suzanne	1803	27-1007
Rondanini	Rob	2046	27-1009
Rooney	Michael	1249	27-1011
Rosen	Adrianna	2061	27-1013
Rosenblum	Stephen	1875	27-1015
Roth	Caroline	1704	27-1017
Rotoli	Cari	1915	27-1019
Roy	Ina	1773	27-1021
Rubin	Cathy	1615	27-1023
Rudin	Linda	1878	27-1025

Chapter 27, Individual Comments			
Last Name	First Name	Submission Number	Page Number
Russell	Dr. M. K.	1829	27-1027
Rust	Ava	1908	27-1029
Ruth	Carol	1968	27-1031
Ruys	Marieke	1444	27-1033
Sacco	Mack	1300	27-1035
Saffir	Justine	1520	27-1037
Salamy	Karen	2040	27-1039
Samaniegohale	Gloria	1864	27-1041
Samenfeld-Specht	Caitlin	1920	27-1043
Samenfeld-Specht	Sean	1918	27-1045
Sammut	George	1361	27-1047
Sanders	John	1766	27-1049
Sarris	Dorian	2041	27-1051
Saunders	Annette	1912	27-1053
Saxe	Dorothy	1914	27-1055
Schirle	Brenda	1651	27-1057
Schirle	Ronald	1648	27-1059
Schiro	John	1208	27-1061
Schmidt	Carlene	1539	27-1063
Schulz	Glenn	1301	27-1065
Schwartzman	Lee	1495	27-1067
Seney	Clysta	1656	27-1069
Settanni	Anne	1846	27-1071
Sherman	Martha	1754	27-1073
Shimmick	Geneva	2009	27-1075
Shur	Elena	1723	27-1077
Sidaris	Cindy	1790	27-1079
Sidebotham	Nancy	1909	27-1081
Siegman	Stephen	1477	27-1083
Silva	Linda	1453	27-1085
Silver	Jon	1826	27-1087
Simona	Cristina	1610	27-1089
Singh	Bhajan	1994	27-1091
Singh	M	1992	27-1093

Chapter 27, Individual Comments			
Last Name	First Name	Submission Number	Page Number
Smedberg	Virginia	1462	27-1095
Smith	Charles	1448	27-1097
Smith	Judith	1538	27-1099
Smith	Judy	1794	27-1101
Smith	Karen	2014	27-1103
Snyder	John	1485	27-1105
Sobel	Irwin	1935	27-1107
Songy	Sandy	1547	27-1109
Soult	Susanne	1409	27-1111
Spak	Margaret	2023	27-1113
Spangler	Mary	1796	27-1115
Spreadbury	Mimi	1634	27-1117
Stafford	George	1979	27-1119
Stahl	Teresa	2017	27-1121
Stanley	Desiree	1236	27-1123
Stanojevic	Erica	1661	27-1125
Stein	Cindy	1506	27-1127
Steinbrecher	Susan	1944	27-1129
Stephenson	Karen	1816	27-1131
Sternberg	Laura	1822	27-1133
Stevens	Jonathan	1456	27-1135
Stevens	Nell	1985	27-1137
Storace	Michelle	1507	27-1139
Straub	Carolyn	1961	27-1141
Su	Brice	1740	27-1143
Sunday	Lynn	1851	27-1145
Sutherland	Michael	1885	27-1147
Sutton	Teresa	1593	27-1149
Swanson	Erin	1871	27-1151
Swezey	Lauren	1853	27-1153
Szymkiewicz	George	2043	27-1155
T	Georgia	1400	27-1157
Takata	Sasha	1679	27-1159
Tapella	Carol	1559	27-1161

Chapter 27, Individual Comments			
Last Name	First Name	Submission Number	Page Number
Tarlow	Kathleen	1768	27-1163
Tate	Elizabeth	2058	27-1165
Taylor	Jeremy	1375	27-1167
Temkin	Andrea	2001	27-1169
Thesen	Sven	1781	27-1171
Thongtheppairot	Tanaporn	1587	27-1173
Torjusen	gaye	1933	27-1175
Toyohara	Karen	2044	27-1177
Treffers	Ryan	1438	27-1179
Trumbull	terry	1888	27-1181
Tumber	Sharlene	1632	27-1183
Turgut	Nurhan	1373	27-1185
Turner	Jennifer	1514	27-1187
Twu	Alfred	1403	27-1189
UCSF PT Ma	Osher	1729	27-1191
Ullmann	Debra	1481	27-1193
Umstatt	Rick	1658	27-1195
Unknown	Unknown	1425	27-1197
Urban	John	1630	27-1205
Urias	Rose	1886	27-1207
Uyeda	Karen	1635	27-1209
Uyeda	Linda	2065	27-1218
Uyuklu	Omer	1366	27-1223
Vales	Alice	1804	27-1225
Vales	Darlene	1805	27-1227
Van de Woestijne	Johanna	1562	27-1229
Van Kuran	Virginia	1625	27-1231
Vargas	Miguel	1952	27-1233
Venkatesh	B	1588	27-1235
Victorine	Alie	1604	27-1237
Vierra	Eugene	1282	27-1239
Villaume	Daniel	1940	27-1244
Visciglio	Mary	2062	27-1246
Voon	George	1420	27-1248

Chapter 27, Individual Comments			
Last Name	First Name	Submission Number	Page Number
Voss	Susan	1474	27-1250
Waite	Jessica	1847	27-1252
Walde	Janet	1357	27-1254
Wallace	Dianna	1510	27-1257
Warden	Terri	1530	27-1259
Watson	Sandi	1717	27-1261
Webb	Jennifer	1890	27-1263
Weiden	Cheryl	1972	27-1265
Weissburg	Robert	2039	27-1267
Weisz	Russell	1884	27-1269
Welka	Paul	1223	27-1271
Wendt	Matt	1392	27-1273
Weyl	Denise	1469	27-1275
Wheatfall	Marcine	1284	27-1277
Wheeler	Andrea	1519	27-1279
Whip	Boozie	1731	27-1281
Wiens	Jeanne	1606	27-1283
Wilber	Cynthia	1670	27-1285
Wilber	Wayne	1647	27-1287
Wilhelm	Donald	1917	27-1289
Will	Jennifer	1892	27-1291
Willard	Ann	1852	27-1293
Willard	Shirley	1956	27-1295
Williams	Christopher	1859	27-1297
Williams	Guy	1810	27-1299
Wilson	Jeffrey	1298	27-1301
Wilson	Susan	1861	27-1303
Winslow	Laurie	1633	27-1305
Wiss	Teri	1856	27-1307
Wolfe	Nanlouise	2013	27-1309
Wong	Julia	2049	27-1311
Wood	Ashleigh	1243	27-1313
Woodward	Cheryl	1782	27-1315
Worchesin	Elizabeth	2059	27-1317



Chapter 27, Individual Comments			
Last Name	First Name	Submission Number	Page Number
Wouk	Nina	1637	27-1319
Wright	Beverly	1931	27-1321
Wu	Lydia	1901	27-1323
Zamel	Karen	1939	27-1325
Zaveri	Ameet	1975	27-1327
Zeidenstein	Kathryn	1490	27-1329
Zhu	Haizhou	1398	27-1331
Zhu	Sherry	1719	27-1333
Zierikzee	R.	1498	27-1335
Zuniga	Eva	1757	27-1337

## 17 STANDARD RESPONSES

### 17.1 Introduction

During California Environmental Quality Act (CEQA) and National Environmental Policy Act (NEPA) circulation of the Draft Environmental Impact Report (EIR)/Environmental Impact Statement (EIS) in 2020, the California High-Speed Rail Authority (Authority) received 747 written comment submissions and verbal comments, containing 4,889 individual comments. During the circulation of the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS in 2021, the Authority received 16 comment submissions containing 226 discrete comments. Many of the comments received during these public comment periods raised similar issues about the project and its environmental impacts. The Authority has therefore prepared a chapter of standard responses to address the most frequently raised issues.

The standard responses in this chapter provide a comprehensive response to an issue so that multiple aspects of the same issue are addressed in an organized manner in one location. This reduces any repetition of responses. When an individual comment raises an issue discussed in a standard response, the response to the individual comment includes a cross reference to the appropriate standard response.

### 17.2 General Standard Responses

#### 17.2.1 SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project

*Multiple commenters expressed general opposition to the project and to high-speed rail (HSR) in California. Several comments were on the merits of the project and commenters expressed that the project was unnecessary and should not be pursued due to the cost of the project or lack of funding. Many comments expressed general concern regarding the possible impacts on a variety of resource topics, including impacts on their communities, agriculture, fish and wildlife, and geology and seismicity. Commenters expressed confusion and concern that the project is not the same project that was previously voted on under Proposition 1A, that there is not a need for the project, or that there are better options, including transportation options other than rail or alternative rail technologies. Several commenters suggested that the current global pandemic has changed the circumstances and, with a large portion of the population working remotely, the Purpose and Need of the HSR is no longer clear.*

These comments present opinions on the project. CEQA and NEPA require a Final EIR and EIS to respond to the responsible comments received on environmental issues (see 14 California Code of Regulations [Cal. Code Regs.] § 15088(a) and FRA Procedures for Considering Environmental Impacts 14(s)). These comments do not address an environmental issue but have been included in the project's administrative record. Information regarding the primary concerns expressed in these comments is provided below.

#### **Purpose and Need**

As discussed in Section 1.2, Purpose of and Need for the High-Speed Rail System and the San Jose to Merced Project Section, of this Final EIR/EIS, California's population is growing rapidly and, unless new transportation solutions are identified and implemented, traffic conditions will only become more congested and delays will continue to increase. The proposed HSR system would provide lower passenger costs than air travel for the same city-to-city markets and offer service that would be competitive with automobile travel. It would increase mobility while reducing air pollution, decreasing dependence on fossil fuels, protecting the environment by reducing greenhouse gas (GHG) emissions, and promoting sustainable development in the areas near the stations compared with existing trends. By improving connectivity, the HSR system would boost California's productivity and enhance the economy. Please refer to Section 1.2.1, Purpose of the High-Speed Rail System; Section 1.2.2, Purpose of the San Jose to Merced Project Section; and Section 1.2.4, Statewide and Regional Need for the High-Speed Rail System in the San Jose to Merced Project Section Area.

Despite the dramatic reduction in transit and inter-city train travel since March 2020 due to the pandemic, the Authority is confident that the ridership forecasts for the California High-Speed Rail System discussed in Section 2.7.1, Travel Demand and Ridership Forecasts, remain valid for use in the EIR/EIS due to population growth and the consequent increase in traffic congestion, and the anticipated short-term nature of the effects of the pandemic on transit and inter-city train travel. The experience of BART, Caltrain's Peninsular Corridor, and Amtrak's Capitol Corridor routes during prior economic recessions suggests that transit and inter-city train ridership will recover in time commensurate with employment gains and lower unemployment levels. Although the current pandemic has had a dramatic effect on public transit and railway ridership in the near term, the Authority does not anticipate that COVID-19 will significantly affect the need for, or travel demand associated with, the HSR system. With severe constraints for expansion of the existing transportation system, the demand for HSR train service will remain long-term despite the near-term effects of the COVID-19 pandemic on the transportation system. Therefore, the ridership projections used by the Authority remain valid for the purpose and need of the project and the analysis of the project's anticipated impacts and benefits, and it would be speculative to revise the projections for purposes of the Draft EIR/EIS analysis based on recent near-term transit and railway ridership levels.

### **Project Costs and Funding**

It is anticipated that the HSR project will be financed through a combination of federal, state, and private funds. To date, the Authority has secured funding through a combination of federal, state, and private funding, including: Federal Railroad Administration (FRA) High-Speed Intercity Passenger Rail Program; California's Proposition 1A, the Safe, Reliable High-Speed Passenger Train Bond Act (Prop 1A), adopted by state voters in November 2008; and proceeds from California's Cap-and-Trade Program. *Cap-and-trade* refers to the market-based mechanism established by the California Air Resources Board for achieving the GHG reduction requirements in Assembly Bill (AB) 32. Please refer to Section 1.1.3.1, California State Legislation and Funding, of the Draft EIR/EIS and the 2020 Business Plan (Authority 2021, as cited in Chapter 1, Project Purpose, Need, and Objectives, of the Final EIR/EIS), Chapter 4: Costs and Funding to Deliver the Phase 1 System, for more detailed information regarding current availability of funding and potential options for future funding. Of the funding projected to be available for the HSR system, the State of California is providing the majority of the contributions. However, consistent with the original intentions of Prop 1A, the Authority continues to look for opportunities to involve private funding in the California HSR System.

HSR systems around the world cover their own operating costs through revenues, which is a key reason why 13 nations have built almost 10,000 miles of HSR lines in the last few decades and why 24 countries are planning and building another 16,000 miles. The financial analysis of the California system, described in the 2018 Business Plan (Authority 2018a, as cited in Chapter 1 of the Draft EIR/EIS) and the 2020 Business Plan (Authority 2021, as cited in Chapter 1 of the Final EIR/EIS), demonstrates that ridership and revenues would cover the cost of operating the system, meaning that no operational subsidy would be required.

### **Proposition 1A**

Prop 1A found that construction of an HSR passenger system to serve the major metropolitan areas was imperative for California. As described in Section 1.1.3.1, California State Legislation and Funding, of the Draft EIR/EIS, California voters approved Prop 1A in November 2008, making \$9.95 billion in bond funds available to the Authority for initiating construction of the HSR system. As described on page 2 of the 2020 Business Plan (Authority 2021, as cited in Chapter 1 of the Final EIR/EIS), the Prop 1A bond measure provided 20 percent of the project cost as estimated in 2008. The expectation was that the state would match the bond funds with other funding such as state, local, federal, and private. Between 2008 and 2020, those bond funds were matched. As explained in the 2020 Business Plan, the amount of funding is not currently enough to complete Phase 1 of the HSR project in its entirety, but it is sufficient to advance the mission of Prop 1A (Authority 2021, as cited in Chapter 1 of the Final EIR/EIS). The HSR program continues to strive to be consistent with the original intent of Prop 1A.

All the San Jose to Merced project alternatives were designed to conform to the Prop 1A directive to maximize use of existing transportation corridors. As explained in the 2013 Checkpoint B Summary Report, the HSR system “must meet California’s need for reliable, high-speed, lower emissions transit in a manner that is consistent with provisions of Proposition 1A” (Authority and FRA 2013, as cited in Chapter 8, Preferred Alternative, of the Draft EIR/EIS). Consistency with the requirements of Prop 1A was used as a primary criterion for excluding alternatives from further consideration. In order to meet the project’s purpose and need and be considered for further analysis in the Draft EIR/EIS, an alternative had to deliver predictable and consistent travel times, follow existing transportation or utility corridors to the extent feasible to reduce impacts on communities and the environment, and be financially viable. All four of the alternatives analyzed in the EIR/EIS are consistent with the requirements and mission of Prop 1A.

### **Alternate Transportation Technologies**

Regarding comments that suggest other modes of transportation or technologies, the Authority has considered these in earlier analyses. As described in the Executive Summary; Chapter 1, Project Purpose, Need, and Objectives; and Chapter 2, Alternatives, the Authority and the FRA previously decided to use a tiered environmental review process and prepared the *Final Program Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (EIR/EIS) for the Proposed California High-Speed Train System* (Statewide Program EIR/EIS) in 2005 (Authority and FRA 2005, as cited in the Executive Summary of the Draft EIR/EIS). The Statewide Program EIR/EIS analyzed the impacts of implementing the 800-mile Statewide HSR System and compared those impacts with the impacts of a No Project Alternative and an alternative of improving airports and freeways to meet the state’s future transportation needs. The HSR alternative included consideration of different train technologies/vehicle types, as well as different broad alignment corridors and station locations. The purpose of the analysis was to support broad policy decisions on whether to pursue a high-speed train system, what type, and where. At the conclusion of the Tier 1 environmental review process, the agencies made the following first-tier decisions:

- Selection of transportation option—Selected the HSR alternative over modal alternative (expanded airports and freeways) and the No Project Alternative (do nothing) to serve California’s growing transportation needs
- Selection of train technology—Selected very high speed, electrified steel wheel on steel rail technology over magnetic levitation, lower speed, electrified steel wheel on steel rail; and lower speed diesel (non-electrified) steel wheel on steel rail
- Selection of preferred alignment corridors—Selected preferred alignment corridors for most of the statewide system to be studied in more detail in second-tier EIR/EISs
- Selection of preferred station locations—Selected station locations along the preferred alignment corridors to be studied in more detail in second-tier EIR/EISs
- Adoption of mitigation strategies—Adopted broad mitigation strategies to be refined and applied at the second tier, as part of project planning and development and environmental review

These decisions were not subject to legal challenge (FRA 2005, as cited in Chapter 1 of the Draft EIR/EIS; Authority 2005, as cited in Chapter 1 of the Draft EIR/EIS).

As explained in Section 1.2.4.1, Travel Demand and Capacity Constraints, of the Draft EIR/EIS, the fastest-growing mode of transit for intercity trips is conventional rail, and, without HSR, the automobile would continue to account for the greatest share of long-distance intercity travel. Because of existing constraints to expanding the large hub airports in Southern California, high-speed ground travel modes will be needed to alleviate the growing demand and airport capacity constraints. The HSR system would provide an intercity travel option with frequent, reliable service and competitive fares for growing populations.

The objectives of the proposed HSR system include providing an interface with major commercial airports, mass transit, and the highway network. The baseline for the analysis in the Draft EIR/EIS

assumes the completion of the Caltrain Peninsula Corridor Electrification Project from Scott Boulevard in Santa Clara to Tamien Station in San Jose. As described in Section 1.4.1, Caltrain Modernization Program, the Caltrain Modernization Program will electrify and upgrade the performance, operating efficiency, capacity, safety, and reliability of Caltrain's commuter rail service through the delivery of several key projects. These include the electrification of the existing Caltrain corridor from San Francisco to San Jose; the installation of a Communications Based Overlay Signal System positive train control (PTC), which is an advanced signal system that includes federally mandated safety improvements; upgrades to the signal system; and the replacement of Caltrain's diesel trains with high-performance electric trains or Electric Multiple Units (Caltrain 2018, as cited in Chapter 1 of the Draft EIR/EIS). The Caltrain electrification is scheduled to be completed in 2022.

As described in Chapter 1, the net in-commuting between the San Francisco Bay Area (Bay Area) counties and other areas is estimated to grow by up to 53,000 workers between 2010 and 2040, and, without the HSR system, the automobile will continue to account for the greatest share of long-distance intercity travel. Some commenters were concerned that the HSR system would just be another diesel train. The HSR system in California will run entirely on electricity generated from renewable sources. The HSR trains would not run on diesel engines. Not only will the trains use 100 percent renewable energy, but the stations and maintenance facilities have been designed to be sustainable (Authority 2020a).

Regarding comments that assert HSR is a waste of money and that California should be investing in other means of transportation, there are no other transportation options that can provide the same capacity as HSR for statewide travel. As presented in the Authority's Fact Sheet on Construction, the state would need "4,300 new highway lane miles, 115 additional airport gates, 4 new airport runways costing more than \$158 billion with a 50-year maintenance cost of more than \$132.8 billion" to provide the same capacity as HSR from San Francisco to Los Angeles (Authority 2020b).

### **Coronavirus**

California Governor Gavin Newsom announced directives to address the need to slow the spread of novel coronavirus (COVID-19) in California (and globally) by prohibiting gatherings of any size. In addition, Governor Newsom issued Executive Order N-33-20, which ordered all individuals living in the state of California to stay home or at their place of residence, except under limited circumstances, such as for an essential job or to shop for essential purposes. The Authority recognizes the severity of the current global health crisis and the challenges COVID-19 is presenting in California. Work in the transportation sector was identified as one of the 16 critical infrastructure sectors based on California's Executive Order N-33-20 that was allowed to continue operations under the governor's order. For that reason, the Authority has continued work on the environmental reviews and construction of certain HSR segments during this State of Emergency. Effective June 15, 2021, the Governor issued a new public health order that supersedes all prior health orders. This order established restrictions related to masking and mega-events and ended restrictions related to physical distancing, capacity limits on businesses, and county risk-level tier system.

### **Communities**

Regarding comments that express general concern about impacts on their communities, the San Jose to Merced Project Section alternatives are either within or in proximity to the following cities and communities: Santa Clara, San Jose, South San Jose, Morgan Hill, San Martin, Gilroy, Santa Nella, Volta, Los Banos, and unincorporated areas of San Benito County, Santa Clara County, and Merced County. The alignments of all four alternatives generally follow existing transportation corridors and would not represent new divisions of existing communities or neighborhoods. Construction of the project would disrupt access to residences, businesses, and community and public facilities and would have localized transportation, noise and vibration, safety and security, and visual quality impacts. Section 3.12.6.2, Disruption or Division of Existing Communities, of the Draft EIR/EIS provides an analysis of temporary and permanent impacts on communities from construction and operation of the project. This analysis includes impacts related to noise and



vibration; transportation; safety and security; parks, recreational facilities, and open space; and aesthetics and visual quality. The Authority understands that these impacts are of particular concern to commenters. Each of these topics is analyzed in detail in their respective sections within the Draft EIR/EIS, and the Authority has identified mitigation measures to avoid, reduce, or compensate for impacts. The comparative differences among the four alternatives with respect to community division and the displacement of residences and business are described in Section 3.12, Socioeconomics and Communities.

### **Agriculture**

Regarding comments that expressed general concern for the agricultural resources in the project area, please refer to Section 3.14, Agricultural Farmland, of the Draft EIR/EIS for a detailed analysis of impacts on agriculture and farming. The Authority is committed to working with local, state, and federal agencies as well as local stakeholders to develop an HSR system that preserves the open spaces and environmental resources, such as agricultural farmland, that make California golden. On November 15, 2012, the Authority Board of Directors approved an agreement with the California Department of Conservation regarding an agricultural preservation process. This agreement established a process to identify suitable agricultural land for mitigation of project impacts and fund the purchase of agricultural conservation easements from willing participants. On November 25, 2014, the Department of Conservation and the Authority announced that they would begin soliciting farmland mitigation proposals. To learn more about this program, please visit the Department of Conservation's Agricultural Land Mitigation Program webpage: <https://www.conservation.ca.gov/dlrp/grant-programs/mitigation/>. With the help of the Department of Conservation, the Authority has protected more than 1,200 acres of program-wide agricultural lands to date.

### **Fish and Wildlife**

Regarding comments that expressed general concern about impacts on fish and wildlife, please refer to Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS for a detailed analysis of impacts on fish and wildlife. All of the project alternatives have both direct and indirect effects on wildlife habitat as well as associated special-status species of plants and wildlife. Construction-related effects would occur during site preparation and HSR system construction. Construction and operations effects would occur because of runoff, noise, light, motion, and/or startle effects. The Draft EIR/EIS includes mitigation for impacts on plant and wildlife habitat, which may include off-site habitat restoration, enhancement, and preservation; the implementation of management and monitoring plans; the purchase of credits from one or more agency-approved mitigation banks; or in-lieu fee contributions, to compensate for impacts from construction or operations of the preferred alternative. The Draft EIR/EIS also includes mitigation to address temporary and permanent impacts on wildlife movement corridors.

### **Seismicity**

Regarding comments about the risk of seismic events, the HSR system project design includes several components that minimize the effects of seismic events and the potential safety risks from seismic events. These include a train control system with earthquake early warning detection systems; operational responses to notification of a seismic event including stopping or slowing of trains and inspection of infrastructure; infrastructure design that will prevent structural collapse in the event of a significant seismic event; and rolling stock and infrastructure design elements that keep trains upright and in line in the event of a derailment, such as containment parapets and guard rails, on each side of the trackway. These types of project features would prevent HSR trains from leaving the HSR right-of-way in the rare event of derailment resulting from a seismic event and minimize safety risks (Authority 2014; [www.railway-technology.com](http://www.railway-technology.com) 2011).

The Authority understands that there are risks associated with undergoing construction in a seismically active location. The project section would be constructed in compliance with building code requirements for application of engineering design features to address and minimize these risks. These risks and impacts are analyzed in detail in Section 3.9, Geology, Soils, Seismicity and Paleontological Resources. The project design incorporates impact avoidance and

minimization features (IAMF) such as the preparation of a Construction Management Plan that requires a topographic survey and an assessment of geotechnical conditions prior to construction. Other features set specific standards that the project must comply with to promote safety during construction and operations. Because of the effectiveness of these design features, there would be no significant impacts on geology, soils, seismicity, or paleontological resources under CEQA under any of the project alternatives.

### **17.2.2 SJM-Response-GEN-2: Consideration of Diridon Integrated Station Concept and the Google Development at the San Jose Diridon Station**

*Commenters questioned why proposed projects such as the Diridon Integrated Station Concept (DISC) and the Google campus expansion were not included or considered in the baseline or cumulative analysis of the San Jose Diridon Station area.*

The San Jose Diridon Station is a focal point for a complex and dynamic set of land use planning processes, undertaken by different entities and proceeding on independent timetables. Comments questioned why the DISC or the Google Downtown West Mixed-Use Project (Google Project) were not being considered as part of the baseline or as part of the cumulative analysis. These are separately reviewed below.

The Authority intends to work both with the DISC partner agencies (regarding advancing DISC) and the City of San Jose and Google (regarding the Google Project) to seek feasible ways to advance the independent pieces of the San Jose Diridon Station land use planning puzzle: the HSR project, DISC, and the Google Project.

#### **Separate Projects**

DISC and the Google Project will be or are being considered through distinct and separate planning and environmental review processes.

The DISC agency partners have agreed to a separate environmental clearance for the DISC project. The Google Project has completed environmental review and was approved by the City of San Jose in May 2021. The HSR project would not preclude the implementation of either of these separate projects overall, although some of the proposed development included in the Google Project could not be realized with HSR Alternatives 1, 2, and 3 where the permanent footprint for these alternatives crosses through proposed development areas. Alternatives 1, 2, and 3 include permanent footprint overlaps with the footprint of the Google Project north of Diridon Station due to the aerial viaduct, and south of the Diridon Station due to proposed replacement parking area and the aerial viaduct alignment. The permanent footprint of Alternative 4 (the Preferred Alternative) only has limited overlap with the Google Project related to the alignment of the DDV and the replacement parking area (both in the SAP Center parking lot) and some road right of way along Stover and Candall St. for circulation modifications. The Authority is one of the DISC agency partners and is committed to working with both the DISC agency partners and with Google to find mutually agreeable solutions to allow all three projects to be implemented.

As stated in Draft EIR/EIS Section 2.1, Introduction, the DISC is a separate ongoing multiagency planning process. Decisions about future changes to the San Jose Diridon Station and the surrounding Caltrain-owned rail infrastructure and corridor are the subject of multiple planning and agreement processes; DISC planning is proceeding independently of the environmental process for the HSR project. The Authority is involved in the DISC planning process along with the City of San Jose, Santa Clara Valley Transportation Authority (VTA), and Caltrain (referred to as the DISC partner agencies). Discussions between the DISC partner agencies have identified that the DISC Concept Plan will be planned, environmentally reviewed, and approved separately from the HSR project, the Bay Area Rapid Transit (BART) extension, and the Google development plans. A DISC concept layout was developed in 2019 and was accepted by the City of San Jose, Authority, and Caltrain in February 2020. Preliminary design of the DISC concept layout is necessary before environmental review can commence.

The DISC planning effort seeks to address the needs of the City of San Jose, BART, VTA, Caltrain, Capitol Corridor, Altamont Corridor Express (ACE), and Amtrak, as well as local development adjacent to the station. The DISC planning effort seeks to primarily address the station and its interface with surrounding land use, including tracks and platform configuration, station location and layout, access to the station by various transportation modes (such as walking and bus), connection from adjacent land use, and passenger flows to, from, and through the station. In contrast, the HSR project, as defined in the Draft EIR/EIS, is intended to only address the extension of HSR service to San Jose, including the San Jose Diridon Station. As such, DISC is not necessary to achieve the purpose and need or the goals and objectives of the HSR project and will include infrastructure and improvements beyond those needed for the HSR project. This is the primary reason that DISC is part of a separate planning process from the HSR project. As the Authority is one of the DISC partner agencies, the DISC can be planned in such a way that HSR service to the San Jose Diridon Station can be accommodated. The DISC may differ from the station design included in the Draft EIR/EIS. The environmental consequences of implementing DISC, including any changes to the HSR project, will be analyzed and disclosed in a subsequent environmental review process (as well as any applicable review conducted by the Authority).

The Google Project is a proposal to redevelop approximately 80 acres of land adjacent to the San Jose Diridon Station, including 6.5 million to 7.4 million square feet of office space; 3,000 to 5,900 units of housing; 300,000 to 500,000 square feet of active uses (e.g., retail, cultural, arts); 100,000 square feet of event space, hotel use, and limited-term corporate accommodations; infrastructure; utilities; and public space. The project has completed environmental review and was approved by the City of San Jose in May 2021.

### **Baseline Analysis for the HSR Project**

Under NEPA, the effects of a federal action are compared to the No Action Alternative, which is defined as the conditions extant in absence of the proposed federal action (see 40 Code of Federal Regulations [C.F.R.] § 1502.14).<sup>1</sup> The HSR project includes a proposed federal action due to federal funding for the HSR project overall. The No Action Alternative is meant to provide a baseline against which the action alternative is evaluated. The baseline reflected in the No Action Alternative documents current conditions and the existing environment.

Under CEQA (per CEQA Guidelines Section 15125), the existing environmental setting, at the time of the Notice of Preparation, normally constitutes the baseline physical conditions by which a lead agency determines whether an impact is significant. Where existing conditions change or fluctuate over time, and where necessary to provide the most accurate picture practically possible of the project's impacts, a lead agency may define existing conditions by referencing historical conditions, or conditions expected when the project becomes operational, or both, that are supported with substantial evidence. In addition, a lead agency may also use baselines consisting of both existing conditions and projected future conditions that are supported by reliable projections based on substantial evidence. A lead agency may use a projected future conditions (beyond the date of project operations) baseline as the sole baseline for analysis only if it demonstrates with substantial evidence that use of existing conditions would be either misleading or without informative value to decision makers and the public. Use of projected future conditions as the only baseline must be supported by reliable projections based on substantial evidence in the record. An existing conditions baseline will not include hypothetical conditions, such as those that might be allowed, but have never actually occurred, under existing permits or plans, as the baseline.

---

<sup>1</sup> The Council on Environmental Quality (CEQ) issued new regulations, effective September 14, 2020, updating the NEPA implementing procedures at 40 C.F.R. §§ 1500–1508. However, because this project initiated the NEPA process before September 14, 2020, it is not subject to the new regulations. The Authority is relying on the regulations as they existed prior to September 14, 2020. Therefore, all citations to CEQ regulations in this environmental document refer to the 1978 regulations, pursuant to 40 C.F.R. § 1506.13 (2020) and the preamble at 85 *Federal Register* [Fed. Reg.] 43340.



Neither the DISC nor the Google Project was considered as part of the environmental baseline for the HSR project because neither project has been constructed yet and thus they do not reflect existing conditions in and adjacent to the Diridon Station. Neither project had been approved by the relevant agencies at the time the environmental analysis was completed for the Draft EIR/EIS (between 2016 and early 2020).

While a conceptual layout has been developed for DISC (as of 2021), there is substantial additional work necessary that must be completed in order to commence with the environmental review. Since DISC is not yet approved or constructed, it does not comprise the environmental baseline for the environmental analysis of the HSR project. Since the Google project had not yet commenced with construction, it does not comprise the environmental baseline for the environmental analysis of the HSR project.

### **Cumulative Analysis for the HSR Project**

Since the DISC is still a concept under development and lacks sufficient detailed design or environmental analysis, it would be premature to consider DISC in the cumulative analysis for the HSR project.

The cumulative analysis in the Final EIR/EIS has been updated with additional information available due to the October 2020 release of the Draft EIR, the May 2021 release of the Final EIR, and the May 2021 approval of the Google Project. The Draft EIR/EIS for the HSR project included potential buildout of the Diridon Station Area Plan and thus already reflected cumulative impacts of land use development around the San Jose Diridon Station in combination with the HSR project. Additional information from the October 2020 Draft EIR and May 2021 Final EIR for the Google Project has been included in the Final EIR/EIS for the HSR project to provide a description of details concerning the shape of the proposed development around the San Jose Diridon Station and the nature of cumulative impacts. Because the Draft EIR/EIS already considered potential development pursuant to the Diridon Station Area Plan, the addition of further details concerning the Google Project, while elucidating some further specifics on potential cumulative impacts, has not identified new significant or substantially higher impacts of the HSR project.

### **17.2.3 SJM-Response-GEN-3: Consideration of Caltrain Business Plan, Including the 2040 Caltrain Service Vision**

*Commenters expressed concern and questioned why the Draft EIR/EIS does not analyze the impact of the HSR project on the Caltrain Business Plan, including the 2040 Caltrain Service Vision.*

The Peninsula Corridor Joint Powers Board (PCJPB), which is the agency that is responsible for Caltrain, engaged in a planning process from 2018 to 2020 to develop a Caltrain Business Plan, including defining a long-term vision (the 2040 Caltrain Service Vision; hereafter the “Caltrain Service Vision”). The Caltrain Business Plan identifies the funding and implementation steps to realize the long-term vision.

The Authority supports expanded and improved Caltrain service and has worked and will continue to work with Caltrain to support the incremental service improvements over time while accommodating the HSR service within the Caltrain corridor previously agreed upon between Caltrain, other transportation agencies, and the Authority. The development of the Caltrain Business Plan is a separate planning process necessary to achieve Caltrain’s long-term goals but is not necessary to achieve the goals of the HSR project. As explained below, the Caltrain Business Plan does not represent an approved and fully funded “project” and thus does not constitute the baseline conditions for environmental impact analysis for the HSR project. In addition, the specific physical improvements associated with the Caltrain Business Plan have not yet been designed and thus there is insufficient detail to include them in the cumulative analysis for the Draft EIR/EIS.

### **Separate Planning Process from HSR**

The Caltrain Business Plan (including the Caltrain Service Vision) seeks to provide increased Caltrain service per peak hour per direction (pphpd) beyond the five trains pphpd at present and up to six trains pphpd after completion of the Peninsula Corridor Electrification Project. The Authority and the PCJPB, along with seven other transportation agencies, agreed in 2012 to implement blended service along the Caltrain corridor to include up to six Caltrain trains pphpd and up to four HSR trains pphpd. The Authority has also provided substantial funding (\$713 million) for implementation of the Peninsula Corridor Electrification Project, which is part of the agreements between the Authority, the PCJPB, and other transportation agencies. As it is a signatory to that agreement, Caltrain is obligated to accommodate the agreed-upon HSR service plan going forward, and this is recognized in the Caltrain Service Vision. Caltrain has also recognized the HSR service plan in the Caltrain Service Vision.

The Caltrain Service Vision includes 8 trains pphpd for 2020 between Tamien and San Francisco, four trains pphpd between Blossom Hill and Tamien (subject to securing operating rights), two trains pphpd between Gilroy and Blossom Hill (subject to securing operating rights), increase in off-peak and weekend frequencies, and accommodation of HSR and other passenger and rail services in accordance with existing agreements between the PCJPB, the Authority, and other transportation agencies. The Caltrain Service Vision was adopted by the PCJPB in October 2019.

In order to achieve the Caltrain Service Vision, PCJPB has conceptually identified that certain improvements will be required, including grade separations, terminal improvements, rail infrastructure and system updates, station improvement, and fleet upgrades. The total cost of these improvements is estimated as \$23 billion. Operating and maintenance costs would also increase, but the percentage farebox recovery is expected to be similar to existing operations (PCJPB 2019).<sup>2</sup> At present, the Caltrain Service Vision is not fully funded, but PCJPB is developing 10-year funding plans for the initial development and a funding and revenue strategy for the full Caltrain Service Vision. Environmental review was not completed for the Caltrain Service Vision (as a planning study only, CEQA review was not required).

While the Caltrain Service Vision has been adopted, Caltrain continues to work on the Caltrain Business Plan itself, which is not yet finalized as of October 2021. Current activity includes development of funding plans and strategy; development of an equity, connectivity, recovery, and growth framework; and analysis of connections to other systems and station access options. A sales tax initiative on the November 2020 ballot for Caltrain was approved to establish an ongoing funding source for Caltrain. This sales tax would raise about \$108 million annually for 30 years, which would correspond to \$3.24 billion, compared to the estimated \$23 billion necessary to fully implement the Caltrain Service Vision and the Caltrain Business Plan.

The Caltrain Business Plan is not necessary to achieve the purpose and need/goals and objectives of the HSR project and will include infrastructure and improvements beyond those needed for the HSR project. This is the primary reason that the Caltrain Business Plan is part of a separate planning process from the HSR project and that any improvements to advance the Caltrain Business Plan should be part of PCJPB's separate environmental review. The environmental consequences of PCJPB's implementation of the Caltrain Business Plan will be analyzed and disclosed in a subsequent environmental review process.

#### **HSR Project Would Not Preclude the Caltrain Business Plan/Alternative 4 Would Help to Implement Caltrain Business Plan**

The HSR project would not preclude the implementation of improvements necessary to fulfill the Caltrain Business Plan. None of the physical improvements included in the HSR project would preclude any of the improvements conceptually identified as necessary to implement the Caltrain Business Plan (including passing tracks, grade separations, station modifications, or other improvements). While the Caltrain Business Plan is not necessary to achieve the HSR purpose and need, the Authority is considering, as part of Alternative 4 (the Preferred Alternative), to provide dedicated electrified tracks separate from the freight tracks between San Jose and Gilroy

---

<sup>2</sup> Similar to farebox recovery prior to the COVID-19 health emergency.

that would allow blended service (including Caltrain electrified service) and would provide capacity for expanded Caltrain service in the future (should Caltrain pursue it). The electrification and expansion of Caltrain service to Gilroy is included as one element in the Caltrain Business Plan. The HSR project alternatives considered in the Draft EIR/EIS would not preclude improvements preliminarily identified for the Caltrain Business Plan. Although some of the Caltrain Business Plan improvements may alter some improvements included in the current HSR project description, the environmental effects of those improvements can (and should) be analyzed in subsequent environmental review for implementation of the Caltrain Business Plan, and the Authority will work with PCJPB to facilitate those improvements (including conducting applicable environmental review of any adjustments to the HSR project) while also providing the agreed-upon HSR service levels.

### **Baseline for Draft EIR/EIS Analysis**

Under NEPA, the effects of a federal action are compared to the No Action Alternative, which is defined as the conditions extant in absence of the proposed federal action (see 40 C.F.R. 1502.14). The No Action Alternative is meant to provide a baseline against which the action alternative is evaluated. The baseline reflected in the No Action Alternative documents current conditions and the existing environment.

Under CEQA (per CEQA Guidelines § 15125), the existing environmental setting, at the time of the Notice of Preparation, normally constitutes the baseline physical conditions by which a lead agency determines whether an impact is significant. Where existing conditions change or fluctuate over time, and where necessary to provide the most accurate picture practically possible of the project's impacts, a lead agency may define existing conditions by referencing historical conditions, or conditions expected when the project becomes operational, or both, that are supported with substantial evidence. In addition, a lead agency may also use baselines consisting of both existing conditions and projected future conditions that are supported by reliable projections based on substantial evidence in the record. A lead agency may use a projected future conditions (beyond the date of project operations) baseline as the sole baseline for analysis only if it demonstrates with substantial evidence that use of existing conditions would be either misleading or without informative value to decision makers and the public. Use of projected future conditions as the only baseline must be supported by reliable projections based on substantial evidence in the record. An existing conditions baseline will not include hypothetical conditions, such as those that might be allowed, but have never actually occurred, under existing permits or plans, as the baseline.

PCJPB's 2015 EIR for the Peninsula Corridor Electrification Project (PCJPB 2015, as cited in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS) reviewed the environmental consequences for 6 Caltrain trains pphpd. The San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS (and the San Francisco to San Jose Project Section Draft EIR/EIS [Authority 2020c]) reviewed the environmental consequences of blended service, including 6 Caltrain trains plus 4 HSR trains pphpd. The San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS evaluated blended service at the level agreed to by PCJPB, the Authority, and other transportation agencies. PCJPB will be responsible for environmental review of any future improvements specifically proposed to advance the Caltrain Business Plan. This approach allows improvements to be environmentally reviewed at the time specific capital projects are identified, designed sufficiently to allow for an adequate environmental analysis, and then to be considered for approval. Each subsequent environmental review must consider the existing conditions and approved projects when considering the impacts of a project under current environmental review. The 2015 Peninsula Corridor Electrification Project EIR did not review the impacts of HSR service at the time, even though there were HSR Business Plans and even though there had been several Program EIR/EISs for the proposed HSR system including in the Bay Area. The 2015 Peninsula Corridor Electrification Project EIR did not consider the HSR project to be part of the baseline because the HSR project had not had its project approval following complete environmental review; because the specific design of the improvements necessary for HSR were not available at the time; and because HSR improvements were not necessary to complete the Caltrain electrification, which has independent utility from the HSR improvements. The San Jose to Merced Project Section

Draft EIR/EIS does not evaluate the impacts of the Caltrain Business Plan (including the Caltrain Service Vision) because the Caltrain Business Plan does not represent an approved “project” and is not fully funded; the specific design of contemplated improvements has not been done; and the Caltrain Business Plan improvements are not necessary to provide HSR service, which has independent utility from the Caltrain Business Plan.

While Caltrain Business Plan development to date has articulated the need for certain improvements, including grade separations, terminal improvements, rail infrastructure and system updates, and station improvement and fleet upgrades, these improvements have not yet been designed or defined in detail sufficiently to support environmental analysis. There is substantial additional work necessary that must be completed in order to commence the environmental review. Since the Caltrain Business Plan is not yet approved, is a planning study, is not funded, and the improvements are not defined in detail, the Caltrain Business Plan does not constitute the environmental baseline for the environmental analysis of the HSR project.

### **Cumulative Analysis**

The Caltrain Business Plan has not been adopted as of October 2021, which was after release of the San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS. No environmental analysis has been conducted for the Caltrain Business Plan. The specific physical improvements have not yet been designed, and full funding has not been identified yet. As such, the Caltrain Business Plan (including the Caltrain Service Vision) is not “reasonably foreseeable” as defined under NEPA or CEQA, and the information necessary to include them in a specific analysis of the cumulative impacts of the HSR project is not available.

## **17.3 Alternatives Standard Responses**

### **17.3.1 SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process**

*The Authority received many comments questioning the alternative development process, including alternatives considered and reasons they were not carried forward. Comments were received questioning the methodology used for identifying a preferred alternative. Multiple commenters expressed a preference for one of the alternatives over the others, opposed a particular alternative because of its impacts, or suggested the Authority study other alternatives. The Authority acknowledges such views but, as detailed below, the Authority considered numerous potential alternatives and identified four for detailed study. The Draft EIR/EIS ultimately considered a reasonable range of alternatives.*

#### **Alternatives Analysis Process Requirements under CEQA and NEPA**

An EIR/EIS is required to analyze the potential impacts of a range of reasonable alternatives (14 Cal. Code Regs. § 15126.6, 40 C.F.R. § 1502.14(a)). Under CEQA, an EIR must describe a range of reasonable alternatives to the project, or to the location of the project, that could feasibly accomplish most of the project's basic objectives, and avoid or substantially lessen any of the project's significant adverse effects, and evaluate the comparative merits of the alternatives (14 Cal. Code Regs. § 15126.6(a), (c)). The EIR must also evaluate a No Project Alternative (14 Cal. Code Regs. § 15126.6(e)). In determining the range of reasonable alternatives to be examined in the EIR, the lead agency must describe its reasons for excluding other potential alternatives. Under the “rule of reason,” an EIR is required to study a sufficient range of alternatives to permit a reasoned choice (14 Cal. Code Regs. § 15126.6(f)). Moreover, there is no requirement to study all possible alternatives.

Under NEPA, the alternatives analysis “is the heart of the environmental impact statement” (40 C.F.R. § 1502.14). Pursuant to Section 14(l) of the FRA's Procedures for Considering Environmental Impacts, these include “all reasonable alternative courses of action which could satisfy the [project's] purpose and need” (64 Fed. Reg. 28546, May 26, 1999). An EIS prepared for NEPA must rigorously explore and objectively evaluate a reasonable range of alternatives along with the proposed action. Reasonable alternatives are those that may be feasibly carried out based on technical, economic, environmental, and other factors (40 C.F.R. § 1502.14). The general rule under NEPA is that all alternatives carried forward in an EIS must be analyzed and



discussed to the same level of detail. This is different from CEQA, which requires only enough information about the alternatives to allow for meaningful comparison. For the San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS, the more rigorous NEPA approach to alternatives evaluation was used rather than the CEQA approach. The Draft EIR/EIS examines the range of reasonable alternatives to the proposed action, including the alternative of taking no action, to an equivalent level of detail.

### **Development of a Range of Alternatives**

As described in Section 1.1.2, The Decision to Develop a Statewide High-Speed Rail System, the 2005 Statewide Program EIR/EIS (Authority and FRA 2005, as cited in Chapter 1, Project Purpose, Need, and Objectives, of the Draft EIR/EIS) examined general HSR alignment alternatives, potential station locations, and a modal alternative. After completing the Statewide Program EIR/EIS, the Authority and FRA prepared a geographically focused program EIR/EIS, the *Final San Francisco Bay Area to Central Valley High-Speed Train Final Program Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement* (Bay Area to Central Valley Final Program EIR/EIS) (Authority and FRA 2008, as cited in the Executive Summary of the Draft EIR/EIS), to identify corridor and station locations for the HSR connection between the Bay Area and the Central Valley. In 2008, the Authority and FRA selected a Pacheco Pass connection, with corridors and station locations to be further examined in Tier 2 environmental reviews. As a result of litigation, the Authority prepared additional programmatic environmental review for the Bay Area and the Central Valley section, and again selected the Pacheco Pass connection (in the *Bay Area to Central Valley Partially Revised Final Program Environmental Impact Report* [Authority 2012a, as cited in Chapter 1 of the Draft EIR/EIS]). These three Tier 1 decisions established the broad framework for the HSR system that serves as the foundation for the Tier 2 environmental review of individual project sections. Between San Jose and Merced, the corridor advanced for Tier 2 study was the Pacheco Pass via Henry Miller Road (Union Pacific Railroad [UPRR] Connection) from San Jose to the Central Valley. The station locations advanced for Tier 2 study were a downtown San Jose/Diridon Station and a downtown Gilroy/Caltrain station, with no station between Gilroy and Merced.

Informed by the program-level EIR/EISs and the public and agency comments received during the planning and initial scoping processes, the Authority and FRA considered various design options for the main alternatives for HSR alignment and station and maintenance facility sites, which are detailed in the *San Jose to Merced Section Preliminary Alternatives Analysis Report* (PAA) (Authority and FRA 2010, as cited in Chapter 2 of the Draft EIR/EIS) and the subsequent *San Jose to Merced Section Supplemental Alternatives Analysis Report* (SAA) (Authority and FRA 2011a, 2011b, as cited in Chapter 4, Section 4(f)/6(f) Evaluation, of the Draft EIR/EIS). Section 9.3, Alternatives Analysis Process (2010–2016), of the Draft EIR/EIS explains how the intent of the PAA and SAA was to identify the range of potentially feasible alternatives to analyze in the EIR/EIS. The analyses documented the preliminary evaluation of alternatives, indicating how each of the alternatives would meet the purpose for the HSR project; how evaluation criteria were applied and used to determine which alternatives to carry forward for preliminary design and detailed environmental analysis, and which alternatives should not be carried forward for further analysis. While the alternatives analysis process considered multiple criteria, it emphasized the project objective of maximizing the use of existing transportation corridors and available rights-of-way to the extent feasible. Those alternatives that were not carried forward by the Authority and FRA had greater direct and indirect environmental effects; were not feasible from a cost, technical, or engineering perspective; and/or failed to meet the project purpose and need/project objectives.

Chapter 9, Public and Agency Involvement, of the Draft EIR/EIS provides a detailed description of the multiple rounds of outreach, consultation, and alternatives refinement that was undertaken between 2009 and 2019, as well as development of the Checkpoint A report and the Checkpoint B reports with addendums. These reports explain the process and reasoning behind the four alternatives that were selected for further analysis in the Draft EIR/EIS.

### **Identification of a Preferred Alternative**

The selection of the Preferred Alternative was based on the data presented in the Draft EIR/ EIS, including the supporting technical reports. The identification of the Preferred Alternative was also based on comments and input from agency, local community, stakeholder, and public comments submitted during scoping and outreach, including input received during outreach meetings concerning the Preferred Alternative held during the summer of 2019. Chapter 8 of the Draft EIR/EIS identifies the Preferred Alternative for the San Jose to Central Valley Wye Project Extent as Alternative 4 (Figure 8-1). It was selected based on a balanced consideration of the environmental information presented in the Draft EIR/EIS in the context of project purpose and need; project objectives; the CEQA, NEPA, and Section 404(b)(1) of the Clean Water Act requirements; local and regional land use plans; community and stakeholder preferences; and costs. Section 8.4.1, Review of Alternative Key Differentiators by Subsection, of the Draft EIR/EIS describes the key community and environmental factors that differentiate the alternatives within each subsection of the project.

The advantage of having identified the Preferred Alternative in the Draft EIR/EIS is that the public and resource agencies have an opportunity to provide comments with the knowledge of the agencies' preliminary preference among alternatives. After consideration of comments received on the Draft EIR/EIS and preparation and certification of the Final EIR/EIS, the Authority will consider whether to formally adopt the project Preferred Alternative. That adopted alternative could be Alternative 4 as presented in the Draft EIR/EIS, Alternative 4 with design refinements, or another project alternative.

### 17.3.2 SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considered

*Commenters asked for the reasons why other alternatives not analyzed in the Draft EIR/EIS were eliminated from further consideration or evaluation. Commenters requested that the EIR/EIS should have analyzed alternatives following U.S. Highway (US) 101 between San Jose, Morgan Hill, and Gilroy in detail. Commenters stated that the lack of horizontal and vertical alignment alternatives evaluated in the San Joaquin Valley Subsection made the EIR/EIS insufficient.*

#### Other Alternatives Considered for Project-Level Draft EIR/EIS and Reasons for Eliminating Alternatives

Refer to Section 2.5, Alternatives Considered during Alternatives Screening Process, of the Draft EIR/EIS and Volume 2, Appendix 2-I, Alternatives Considered during Alternatives Screening Process, for a detailed discussion of alternatives considered during the screening process that were withdrawn and their reason for withdrawal. As illustrated on Figure 1 in Appendix 2-I, the Authority has considered alternatives from the issuance of the Notice of Intent/Notice of Preparation in 2009 through 2018, including multiple rounds of alternatives analysis, the Clean Water Act Section 404 checkpoint alternatives process working with the U.S. Army Corps of Engineers and the U.S. Environmental Protection Agency, Authority Business Plans, and alternative refinement processes, all of which included public outreach and engagement.

Refer to Section 2.6, Alignments, Station Sites, and Maintenance Facilities Evaluated in this Draft EIR/EIS, of the Draft EIR/EIS for a detailed discussion of alternatives carried forward in the EIR/EIS analysis. Table 2-3 in Chapter 2, Alternatives, shows the overall results of the alternatives screening process. Figure 2-30 in Chapter 2 illustrates the process graphically.

#### US 101 Alternative

Several alternatives following US 101 were initially considered during the alternatives development phase of the project, but the alternatives were not carried forward for study into the Draft EIR/EIS. This decision was supported by evaluation of the alternatives in the context of the following factors: consistency with the HSR system and the purpose and need of the San Jose to Merced Project Section, impacts on the environment, construction costs, logistics regarding implementation/construction, incompatibility with land use, consistency with Authority transit-oriented development (TOD) policies, and public/agency input.

US 101 was built to accommodate vehicular traffic with a design speed of up to approximately 70 miles per hour (mph). High-speed trains are proposed for much higher speeds than 70 mph

between San Jose and Gilroy. Because US 101 was designed for slower vehicular traffic, the curves of the highway are too sharp to safely accommodate a high-speed train track along the center median or with the same curvature as US 101 in the immediate adjacent area. Thus, alternatives following US 101 would not be able to strictly follow the highway alignment and would thus need to use substantial areas of land adjacent to/near US 101 in order to have acceptable design curves.

As summarized in Section 2.5 of the Draft EIR/EIS (see Table 2-3 and Figure 2-30) and in Volume 2, Appendix 2-I (see Monterey Road Subsection Design Options Considered, Morgan Hill to Gilroy Design Options, Table 4, Table 5, Figure 11, Figure 12, and Figure 13), multiple alternatives following US 101 were considered. The reasons these alternatives were dismissed from further consideration are noted below. Comparison is made to the alternatives fully analyzed in the Draft EIR/EIS (Alternatives 1, 2, 3, and 4) where appropriate.

- San Jose
  - All San Jose US 101 alternatives would require one of the US 101 alternatives discussed below for Morgan Hill and thus would also result in the associated environmental impacts of those alternatives.
  - The *US 101/Interstate (I-) 280 Alternative* would follow US 101 from north of Morgan Hill to near I-280 and then proceed toward San Jose Diridon Station similar to the alignments for Alternatives 1, 2, and 3. This alternative was considered due to public interest but was withdrawn in 2017. This alternative was determined to be not feasible due to cost and logistics; it would not meet HSR criteria for curve radii for design speeds. Because the curves required for HSR would prevent locating the alignment in the median, the alternative would have to be located outside the road right-of-way and could not strictly parallel the curvature of US 101, and this option would result in more commercial and residential displacements along the route than the options carried forward.
  - The *US 101 to Monterey Road via State Route (SR) 85 Alternative* would follow US 101 from north of Morgan Hill to near SR 85 and then transition to Monterey Road and proceed toward San Jose Diridon Station, using the same alignments as Alternatives 1, 2, 3, and 4. This alternative was determined to be not feasible due to cost and logistics; it would not meet HSR criteria for curve radii for design speeds. Because the curves required for HSR would have to be located outside the road right-of-way, this option would result in more commercial and residential displacements along the route than the options carried forward for analysis in the Draft EIR/EIS.
  - The *US 101 to Monterey Road via Blossom Hill Road Alternative* would follow US 101 from north of Morgan Hill to Blossom Hill Road and then transition to Monterey Road and proceed toward San Jose Diridon Station like the analyzed alternatives in the Draft EIR/EIS. This alternative was considered due to public interest but was withdrawn in 2017 because the Blossom Hill corridor curve between US 101 and Monterey Road is too sharp for proposed HSR design speeds; constructing the curve would require substantially more displacement of residential/commercial and open space than options carried forward.
- Morgan Hill and Gilroy
  - All Morgan Hill to Gilroy US 101 alternatives would require one of the US 101 alternatives discussed above for San Jose and thus result in the associated environmental impacts of those alternatives. The EIR/EIS does include two alternatives that are located adjacent to US 101 in part of Morgan Hill. Alternatives 1 and 3 both include a viaduct alignment west of a portion of US 101 and would avoid downtown Morgan Hill. However, while a portion of these alignments can be feasibly located along US 101, alternatives that would continue along US 101 north or south of Morgan Hill were withdrawn from further consideration for the reasons described below.

- The *US 101 Alignment to Downtown Gilroy Alternative* would follow US 101 through Morgan Hill, transition to Monterey Road south of San Martin, and then proceed toward Downtown Gilroy like Alternatives 1 and 2. This alternative was withdrawn because this alignment has greater environmental effects than alternatives analyzed in the Draft EIR/EIS on the following resources: aquatic features, California red-legged frog, California tiger salamander, least Bell's vireo, tricolored blackbird, steelhead, San Joaquin kit fox, Bay checkerspot butterfly, and Metcalf Canyon jewelflower. It also would require greater conversion of 100-year floodplains and impacts on parks and agricultural land than the options carried forward. It would displace portions of the Morgan Hill Aquatic Center and associated soccer fields in Morgan Hill and would require a tunnel and trench to cross US 101 with associated disruption of nearby land use and infrastructure.
- The *US 101 Alignment to East Gilroy Alternative* would follow US 101 through Morgan Hill, transition to East Gilroy south of San Martin, and then proceed toward the East Gilroy Station like Alternative 3. This alternative was withdrawn because this alignment has greater environmental effects than the options carried forward on the following resources: aquatic features, California red-legged frog, California tiger salamander, least Bell's vireo, tricolored blackbird, steelhead, Bay checkerspot butterfly, San Joaquin kit fox, Metcalf Canyon jewelflower, and Santa Clara Valley dudleya. The US 101 Alignment to East Gilroy Alternative would also convert more Important Farmland than the options carried forward and would displace portions of the Morgan Hill Aquatics Center and associated soccer fields and portions of Coyote Creek Regional Park.
- The *Gilroy US 101 Alignment Alternative* would be an alignment alternative to Downtown Gilroy or East Gilroy alternatives. From Buena Vista Avenue, this alternative would transition to following US 101, along the east side, within the median, or along the west side of US 101 to south of downtown. This alternative was considered due to public comment but was withdrawn in 2017. Through a qualitative analysis, potential variant alignments along US 101 do not offer any benefits over the existing downtown alignments included in Alternatives 1, 2, and 4 in the Draft EIR/EIS. Although the Downtown Gilroy alignments included in Alternatives 1, 2, and 4 in the Draft EIR/EIS may be disruptive during construction, the long-term economic, pedestrian, vehicular, and intermodal connectivity benefits are quite substantial. Among the US 101 variants, the west of US 101 alignment has the least amount of impacts. However, it is still a still highly disruptive alignment that involves many straddle-bent structures, disruption to a Pacific Gas and Electric Company (PG&E) high-voltage power line, impacts on several residential and industrial properties, and impacts on a public park. Additionally, the Authority does not consider any of the US 101 Gilroy alignment variants analyzed as likely to be considered the Least Environmentally Damaging Practicable Alternative.

### San Joaquin Valley Alternatives

The Draft EIR/EIS only includes one alternative in the San Joaquin Valley east of the Pacheco Pass, which mostly follows Henry Miller Road. However, as summarized in Section 2.5 of the Draft EIR/EIS (see Section 2.5 text, Table 2-3, and Figure 2-30) and in Volume 2, Appendix 2-I (see San Joaquin Valley Subsection Design Options Considered, Table 7, and Figure 16), multiple horizontal alternatives were initially considered. In addition, the Authority considered a number of different vertical design options during preliminary engineering to support the Draft EIR/EIS as described below. The information concerning the vertical design options considered has been added to the Final EIR/EIS in Section 2.5 and Volume 2, Appendix 2-I.

### Horizontal Alignment Alternatives

The Authority and FRA considered three horizontal alternatives as design options for the San Joaquin Valley Subsection, as illustrated on Figure 16 in Volume 2, Appendix 2-I, of the Draft EIR/EIS. In the PAA, the SAA, and 2013 Checkpoint B Summary Report (Authority and FRA 2013, as cited in Chapter 8, Preferred Alternative, of the Draft EIR/EIS), the Authority and FRA analyzed design options for the complete San Jose to Merced Project Section. Subsequently, the



Authority and FRA decided to analyze the Central Valley Wye alternatives separately in a Supplemental EIR/EIS to the Merced to Fresno Project Section EIR/EIS (Authority 2019b, as cited in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS) and to focus on the alignments west of the Central Valley Wye in this Draft EIR/EIS. During the PAA, SAA, and 2013 Checkpoint B Summary Report analyses, three primary routes were considered east of the Pacheco Pass Subsection: a central route predominantly along Henry Miller Road to Carlucci Road (with various Central Valley Wye options traveling eastward from Carlucci Road), a northern route using SR 140, and a southern route through Firebaugh.

As shown in Figure 2-16 in Volume 2, Appendix 2-I, the northern alignment alternative, the Grasslands Ecological Area (GEA) North/Merced, would proceed northeast from near I-5 north of O'Neill Forebay to just east of Gustine and then north of SR 140 east toward Merced. The Authority withdrew this alternative from further consideration based on a determination that this option would result in substantially greater effects on aquatic resources than the alignment along Henry Miller Road, would be the only option to affect the North Grasslands Wildlife Area, would have high visual intrusiveness associated with a river crossing within a state park, and would introduce logistical/operational concerns because it would add HSR train travel time.

The southern alignment alternative, South of GEA, would proceed south along I-5 to past SR 165, then east through Firebaugh to meet the HSR north-south route between Madera and Fresno. The Authority withdrew this alternative from further consideration in the PAA and in the 2013 Checkpoint B Report based on a determination that this option would have the greatest effect on aquatic resources of all options considered in this subsection and would have high cost and logistical issues for construction and permitting due to its extensive environmental effects and additional miles of alignment compared to other options considered.

The alignment evaluated in the Draft EIR/EIS in the San Joaquin Valley east of the Pacheco Pass proceeds from west of I-5 north of the O'Neill Forebay eastward across I-5 and SR 140 then southeast to near Volta and then along Henry Miller Road to Carlucci Road. Public meetings, Community Working Group meetings, Technical Working Group meetings, and stakeholder and agency meetings were conducted in 2016 and 2017 to discuss project alternatives and design options for this subsection. The public expressed concern about the potential environmental effects of the Henry Miller Road to Carlucci Road option. Impacts on farmlands, properties, dairies, wetlands, wildlife, and water infrastructure were of particular concern. The Authority also consulted in 2016 and 2017 with irrigation districts, the San Luis and Delta-Mendota Water Authority, and U.S. Department of the Interior, Bureau of Reclamation (Reclamation) on revisions to the design to be included in the project to minimize infrastructure conflicts and land use displacement/disruptions. Although the Henry Miller alignment would affect farmlands and dairies, as noted above, the alternatives that avoided Henry Miller Road would have had substantially greater impacts on aquatic resources, which would make them difficult if not impossible to permit by the U.S. Army Corps of Engineers.

While the proposed horizontal alignment would have various effects on farmlands, residences, dairies, and wildlife in the San Joaquin Valley Subsection, localized changes in the HSR alignment are difficult to accommodate given the proposed speeds for HSR service are up to 220 mph. At that speed, all horizontal curves must be very gradual to support operational safety. As such, horizontal curves are many miles long, and even modest lateral shifts of an alignment can have ramifications for miles both east and west of the lateral shift itself and may just shift impacts from one location to another along the route. The horizontal alignment has been designed to minimize significant impacts where feasible, but there are limits in the ability to completely avoid impacts with alignment shifts when considering the operational safety requirements and the ramifications of alignment location overall in the subsection. During preparation of the Draft EIR/EIS, the Authority concluded that the issues raised by public concerns regarding horizontal alignment alternatives were previously considered in the 2013 Checkpoint B Summary Report, prior Tier 1 commitments, and additional design refinements were responsive to concerns raised earlier and in 2016 and 2017. The Authority found that the prior conclusions regarding the horizontal alignment alternatives to be carried forward or withdrawn from further consideration remained valid. Table 7 in Volume 2, Appendix 2-I describes the horizontal alignments

considered in this subsection and the rationale for inclusion or withdrawal from further consideration in the Draft EIR/EIS. The central route (Henry Miller Road to Carlucci Road) was determined to be potentially feasible and to result in less effects on aquatic resources than the other two horizontal alternatives and was carried forward for analysis in the Draft EIR/EIS.

### **Vertical Alignment Alternatives**

As part of the Program EIR/EIS Tier 1 environmental process, the Authority committed to 3 miles of an elevated profile adjacent to the GEA.<sup>3</sup> Several vertical design options were also considered by the Authority for the San Joaquin Valley Subsection during preliminary engineering, including the following:

- Addressing Bird/Wildlife Issues with Barriers/Enclosures or Tunnel:** Due to concerns about potential effects of elevated vertical alignments (embankment or viaduct) along Henry Miller Road on birds and other wildlife due to visual effects, noise effects, and bird strike effects within the GEA, the Authority explored three different approaches to addressing these impacts. The first approach, which has been incorporated into the project through Mitigation Measure BIO-MM#80, is to build additional structures in the San Joaquin Valley Subsection in sensitive wildlife areas to address these impacts. Structures would be designed with the goal of reducing or eliminating the visual presence of the moving train and reducing noise. Opaque noise barriers would be built in the GEA Important Bird Area (IBA) near Volta, between Stations B4550+00 and B4630+00. The second approach would occur, for approximately 3.4 miles in the GEA IBA, centered approximately at Mud Slough between Stations B4914+00 and B5095+00, where the rail design would be modified to enclose the train's operating envelope and overhead contact system. The Authority also considered a third approach that would use an underground tunnel in sensitive wildlife areas in the GEA. Tunneling is a cost-prohibitive approach because it is substantially more expensive than aboveground embankment or viaduct approaches, even when including aboveground mitigation in the form of noise barriers or enclosures. As discussed in Volume 2, Appendix 2-1 for tunnel options for the Monterey Corridor, cut-and-cover tunnel options can be approximately 2 times and bored tunnel options can be approximately 2.5 times more costly than a viaduct option. As a result, the Authority determined a tunnel alternative for portions of the San Joaquin Valley Subsection would be not feasible for reasons of cost.
- Additional Viaduct Sections:** The Authority also considered a potential viaduct crossing of the existing Whitworth Road overcrossing (near the I-5 California Highway Patrol [CHP] Inspection/Weigh Station) and a viaduct section instead of embankment west of I-5. A horizontal alignment closer to the CHP Inspection/Weigh Station that allowed a lower HSR profile would require reconstruction and realignment of the Whitworth Road interchange, resulting in additional impacts on prime farmland compared to the horizontal and vertical alignment in the Draft EIR/EIS. The viaduct alignment to the west of I-5 had impacts similar to the horizontal and vertical alignment in the Draft EIR/EIS, so it did not provide any environmental advantages. Thus, this additional viaduct alignment option was dismissed from further consideration because it did not reduce any environmental impacts associated with the proposed alignment.

As discussed under SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, there is no requirement under NEPA or CEQA to evaluate every single permutation or alternative in an

<sup>3</sup> Note that in addition to the vertical alignment commitment made as part of the Program EIR/EIS (Authority and FRA 2005, as cited in Chapter 8, Preferred Alternative, of the Draft EIR/EIS), the Authority also committed to additional mitigation to address impacts on agriculture, open space, and wildlife resources. As described in the Mitigation Monitoring and Reporting Plan for the Bay Area to Central Valley EIR/EIS (Authority and FRA 2008, as cited in Chapter 8 of the Draft EIR/EIS), the Authority, or other entities designated and supported by the Authority, will acquire, from willing sellers, agricultural, conservation, and/or open space easements encompassing at least 10,000 acres and generally located along or in the vicinity of the HSR alignment and within or adjacent to the designated GEA. The focus for these easements will be in areas undergoing development pressures, such as the areas around Los Banos and Volta, and/or areas that would be most appropriate for ecological conservation or restoration. Section 3.7, in the Final EIR/EIS, has been updated to include BIO-MM#P1: Provide Compensatory Mitigation for Impacts to the Grasslands Ecological Area.

EIR or EIS. Instead, the statutes require analysis of a “reasonable range” of alternatives. As shown by the more than a decade of alternatives development and evaluation, the Authority has considered a very broad range of horizontal and vertical alternatives throughout the San Jose to Merced Project Section, including the subsection within the San Joaquin Valley.

### **17.3.3 SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3**

*Commenters suggested that the Authority should reject the east-of-Gilroy station location.*

Alternative 3, which includes a proposed station east of Gilroy, was analyzed in detail in Chapter 2, Alternatives, as a feasible alternative that meets the project’s purpose and need. However, Alternative 4 is the Authority’s Preferred Alternative as described in Chapter 8.

## **17.4 Grade Separations**

### **17.4.1 SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations**

*Commenters stated that the Authority should require a grade-separated version of Alternative 4 or include grade separations as mitigation in order to avoid or reduce project effects on at-grade crossing vehicle, bicycle, and pedestrian crossing safety, delays to emergency response times, traffic, and noise.*

The EIR/EIS analyzes four alternatives in detail. Alternatives 1, 2, and 3 would not have any at-grade crossings between San Jose and Gilroy, whereas Alternative 4 would be at grade and HSR trains would cross through numerous at-grade crossings. In contrast, Alternatives 1 and 3 would primarily be on viaduct between San Jose and Gilroy and thus would be entirely grade-separated. Alternative 2 would be on embankment and would include grade separations of existing at-grade roadway crossings. As such, the EIR/EIS already considers potential alternatives that include grade separations.

#### **Grade Separation Design Requirements and Associated Environmental Impacts**

Constructing with grade separations to separate a rail alignment from roads can considerably widen a rail project’s footprint. In addition, when grade separating alignments, the infrastructure can extend far beyond an individual roadway crossing because rail operations require that railway slope changes must be gradual.<sup>4</sup> Thus, where there are at-grade roads crossing a rail alignment in close proximity to each other, any grade separation that uses a change in the railway elevation will likely require the changed elevation (whether above or below roadways) to be maintained across all the nearby at-grade crossings. In other words, it may not be possible to construct only one grade separation in some areas, where close proximity of at-grade crossings means that constructing one grade separation would then require constructing multiple other grade separations. This can increase the cost of a grade-separated rail alignment. It can also increase the cost associated with right-of-way acquisitions, additional infrastructure, and construction disruption.

#### **Consideration of Alternatives that Include Grade Separations and Would Avoid At-Grade Crossing Impacts**

The Draft EIR/EIS already includes an alternative (Alternative 2) that includes grade separations and follows a similar general alignment as Alternative 4 from south of Tamien Station to south of Gilroy. Thus, Alternative 2 describes the environmental impacts of a grade-separated version of Alternative 4 from the Monterey Corridor through Gilroy.<sup>5</sup> While Alternative 2 includes an embankment design from the Monterey Corridor through Gilroy, the potential secondary impacts of adding grade separations to Alternative 4 at the at-grade crossing would likely be similar to the

---

<sup>4</sup> HSR design (Authority 2009) for vertical curves limit the design to 0.26% to 0.4% per 100 feet (e.g., a change of 0.26 to 0.4 feet over 100 feet) at speeds of 125 mph. Allowed vertical curves for higher speeds than 125 mph are more gradual, and allowed vertical curves for speeds lower than 125 mph are less gradual.

<sup>5</sup> North of the Monterey Corridor, Alternative 2 includes substantial viaduct sections in the San Jose Diridon Station Approach Subsection. Thus, a grade-separated version of Alternative 4 would be notably different in the San Jose Diridon Station Approach Subsection compared to Alternative 2.

impacts for Alternative 2 described in the Draft EIR/EIS at and near at-grade crossings in south San Jose, Morgan Hill, San Martin, and Gilroy.

Alternatives 1 and 3 analyze viaducts, and Alternative 2 analyzes embankments and grade separations. With this approach, the EIR/EIS already considers alternatives that would avoid impacts associated with having at-grade crossings.

### **Impacts Associated with At-Grade Crossings in Alternative 4 and Mitigation for Impacts Identified**

The Draft EIR/EIS analyzed potential impacts associated with increased HSR trains at at-grade crossings under Alternative 4 as follows and did not identify a need for additional mitigation, in the form of grade separations, to address impacts associated with at-grade crossings.

#### ***At-Grade Crossing Safety***

The Draft EIR/EIS analyzes the effect of HSR train operations on safety for vehicles, bicycles, and pedestrians crossing at-grade crossings with Alternative 4 in Section 3.11, Safety and Security, Impact S&S#12, starting on Page 3.11-66. As discussed in the Draft EIR/EIS and as elaborated further in SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety, significant safety impacts are not expected related to increased HSR train crossings through at-grade crossings after consideration of project safety improvements for HSR portions of the corridor and Caltrain existing and planned safety improvements for the Caltrain corridor. As such, no mitigation is proposed for at-grade crossing safety in the EIR/EIS.

#### ***Emergency Response***

The Draft EIR/EIS analyzes the effect of increased gate-down time on emergency vehicle response times with Alternative 4 in Section 3.11, Impact S&S#4, starting on page 3.11-50. As presented in the Draft EIR/EIS, before mitigation, significant delays (>30 seconds) to emergency vehicle response time are identified in the Monterey Corridor Subsection in South San Jose, Morgan Hill, and Gilroy. Mitigation Measures SS-MM#3 and SS-MM#4 include emergency vehicle detection (where not already present) and other improvements as necessary to reduce the delay to meet or be less than the 30-second delay threshold, which may include emergency vehicle preemption equipment at traffic signals, route-based traffic signal priority control systems, emergency vehicle and transit queue bypass lanes, roadway capacity and operational improvements to facilities paralleling the rail line to improve access to adjacent grade-separated rail crossings, construction of new fire stations to reduce fire station response times in affected areas, expansion of existing fire stations to reduce fire station response times in affected areas, or increase in contracted first responder ambulance services to reduce first responder ambulance response times in affected areas. The Draft EIR/EIS identifies that these strategies can reduce impacts at the at-grade crossings to below the threshold impact level of 30 seconds of delay. Mitigation Measure SS-MM#4 also includes an alternative approach that the Authority and a local agency may reach a mutual agreement to have the Authority make an in-lieu payment toward other infrastructure projects including nearby grade separation projects. The in-lieu payment would be the capital contribution that the Authority would have otherwise made to one or more of the above emergency vehicle priority treatment strategies. In addition, for Alternative 4 only, if local governments choose to not construct and operate new or expanded fire stations or other improvements for which the HSR would provide construction/capital funding, there may be significant and unavoidable impacts, in which case the EIR/EIS has been revised to note certain site-specific traffic mitigation measures that would reduce residual impacts, but not necessarily to a less-than-significant level. While Mitigation Measure SS-MM#4 includes an alternative funding approach that may support grade separation projects, the measure does not mandate that grade separations must be part of the mitigation; it only allows for an alternative approach.

#### ***Traffic***

The Draft EIR/EIS analyzes the effect of increased gate-down time at the at-grade crossings with Alternative 4 on traffic delays at adjacent/nearby intersections in Section 3.2, Transportation, Impact TR#7. Mitigation Measure TR-MM#1 (as revised for the Final EIR/EIS to include site-



specific traffic mitigation measures) provides various standard vehicle capacity enhancements, such as signal retiming or additions, lane restriping, road/intersection widening, and turn pocket additions/increases (including right-of-way acquisitions as needed). Mitigation Measure TR-MM#1 does not include grade separations as a potential mitigation option for traffic.

### **Noise**

The Draft EIR/EIS analyzes the effect of HSR train horn noise sounding at the at-grade crossings with Alternative 4 in Section 3.4, Noise and Vibration, Impact NV#2. As described in the Draft EIR/EIS, Alternative 4 would result in significant (severe) noise impacts due in part to the FRA-mandated horn sounding when crossing through at-grade crossings. Mitigation Measures NV-MM#3 through NV-MM#7 include various methods to reduce noise impacts, including potential noise barriers, sound insulation, train vehicle noise specifications, special trackwork, and additional design-level measures, as well as working with local jurisdictions (where they are interested and supportive) to support their establishment of quiet zones. These mitigation measures would reduce but would not eliminate all severe noise impacts, including some severe noise impacts associated with train horn noise at at-grade crossings. Grade separations are not identified as a potential mitigation for noise impacts in the EIR/EIS.

### **Summary of At-Grade Crossing Impact Considerations**

In summary, the EIR/EIS does not identify a need for mitigation for at-grade crossing safety impacts, describes that emergency vehicle response time impacts can be mitigated without grade separations while noting that alternative funding arrangements can be made that might support other grade separation projects, and does not include grade separations as a potential traffic or noise mitigation option.

### **Benefits and Costs of Grade Separations**

The Authority acknowledges that there are potential advantages to grade separation, but grade separations would make the project cost prohibitive. Some of the potential advantages of grade separation include elimination of potential train collisions with vehicles, pedestrians, and bicyclists; delay cost and time savings for motorists; fuel and pollution mitigation cost savings (from idling of queued vehicles); and improved emergency access. Some of the potential disadvantages of grade separation include high capital costs, road closures and traffic disruptions during construction, extensive right-of-way acquisitions, life-cycle maintenance costs, aesthetic concerns due to height of elevated structures, and space-intensive designs. As such, when making a decision, the agencies and jurisdictions involved need to evaluate the costs and benefits closely. In order to make a decision, a detailed investigation should be carried out, including a physical feasibility study; consideration of land use access; and environmental, safety, and other relevant concerns (Gitelman et al. 2006).

The total cost of a grade separation project is dependent on a number of factors related to:

- The specific siting of the grade separation
- Roadway geometry, utility locations and depths
- Proximity to station and existing tracks
- Other related factors, such as soil quality, surrounding land uses, etc.

The San Bruno Grade Separation Project to grade-separate three crossings in San Mateo County cost \$147 million, or approximately \$50 million per crossing. It was completed in April 2014 and funded through a combination of Measure A tax dollars, state funds, and federal funds (San Mateo County Transit District 2011). The San Bruno Grade Separation Project required sewer relocation, temporary street closures, deep excavation and soil hauling, temporary tracks to provide a detour around the construction area (i.e., shoofly tracks), construction and maintenance of a temporary station, on-street parking removal, and adjustment of train operations. All of these elements contributed to the total cost of the project. The 25th Avenue Grade Separation Project includes three grade separations in the city of San Mateo at a cost of \$180 million, or approximately \$60 million per crossing (Caltrain 2020). The City of San Jose, in comments on the Draft EIR/EIS, estimated that grade-separating three at-grade crossings in the Monterey Corridor

(Blanchard Road, Skyway Drive, and Chynoweth Avenue) would cost between \$400 million (elevating rails above streets) and \$1.4 billion (lowering rails into a trench beneath streets), depending on the specific design, which indicates a cost of \$133 million to \$450 million per crossing. As a general rule, the cost of grade separations of larger and more complex roadways in urban areas would be much higher than the cost of grade separations of smaller roadways outside of cities.

Overall, grade separations are a highly expensive mitigation strategy. Using an average assumed cost of \$75 million to \$150 million per crossing, grade separating the 29 at-grade crossings between San Jose and Gilroy under Alternative 4 could cost an additional \$2.175 billion to \$4.35 billion.<sup>6</sup> Grade separations can sometimes cost more than \$150 million each depending on site-specific factors, so this estimate may be an underestimate. Also, the inclusion of grade separations for the at-grade alternative in the San Jose to Merced Project Section would set a precedent for the adjacent San Francisco to San Jose Project Section, which has an additional 39 at-grade crossings; using the cost range noted above, grade separations could add an additional cost of \$2.925 billion to \$5.85 billion, for a total of cost \$5.1 billion to \$10.2 billion for both project sections above the current estimated costs for the at-grade alternatives included in the two project sections.

The Authority, as described in its Business Plans, has not secured funding for constructing the entire Phase 1 system, including the San Jose to Merced Project Section and the San Francisco to San Jose Project Section. Cost has been and will continue to be a major concern for the HSR project as a whole. Given the high costs and disruptions associated with grade separations, the Authority cannot commit to grade separations as part of mitigation for Alternative 4 for the San Jose to Merced Project Section (or for the San Francisco to San Jose Project Section).

#### **Authority Commitment to Work with Partners on Separate Grade Separation Efforts**

However, if Alternative 4 is ultimately selected, the Authority, in cooperation with local jurisdictions, transportation funding agencies, and state and federal agencies, would support community-initiated grade separation efforts over time as funding becomes available. The Authority would also work with local, state, and federal partners to establish priorities for grade separations to be implemented as funding becomes available. This process would include working with local jurisdictions that are pursuing grade separation projects on their own so the HSR project, to the extent possible, does not create conflicts with future grade separation efforts. Finally, the Authority would also work with other rail parties to seek funding participation from multiple sources as opportunities arise.

## **17.5 Transportation Standard Responses**

### **17.5.1 SJM-Response-TR-1: Site-Specific Mitigation for Traffic Impacts**

*Commenters stated that the EIR/EIS should include site-specific mitigation for identified traffic impacts and should analyze potential secondary environmental effects of site-specific traffic mitigation.*

As described in the Draft EIR/EIS, per Senate Bill 743 and the related change in CEQA guidelines in December 2018, traffic delay or congestion, as often measured using level of service (LOS), can no longer be considered a significant environmental impact under CEQA. Instead the 2018 CEQA guidelines update requires the analysis of vehicle miles traveled (VMT) as the most appropriate to assess transportation metrics and the Draft EIR/EIS provides an analysis of the project's effect on VMT. Since traffic delay or congestion is not considered a significant impact on the environment under CEQA, any project inconsistency with local plans or policies that call for maintenance of a specific LOS or to manage other aspects of traffic delay or congestion is also no longer considered a significant impact under CEQA. As such, CEQA does

---

<sup>6</sup> As described in the Draft EIR/EIS, Chapter 6, Project Costs and Operations, the capital costs (in 2018\$) for Alternative 2 are estimated as \$20.8 billion compared to \$16.5 billion for Alternative 4, a difference of \$4.3 billion. The difference is largely but not entirely due to the cost of grade separations.

not require the identification of mitigation measures generally or for specific sites for impacts that are not considered significant such as traffic delay or congestion.

However, the Draft EIR/EIS does analyze traffic delay/congestion relevant to NEPA requirements, including mitigation for adverse impacts. The Draft EIR/EIS evaluates temporary and permanent effects on traffic delay/congestion on intersections, roadways, and freeway segments under the following impacts: Impacts TR#1: Temporary Congestion/Delay Consequences on Major Roadways, Freeways, and Intersections from Temporary Road Closures, Relocations, and Modifications; TR#2: Temporary Congestion/Delay Consequences on Major Roadways, Freeways, and Intersections from Construction Vehicles; TR#3: Permanent Delay/Congestion Consequences on Freeways and Roadways from Permanent Road Closures and Relocations; TR#4: Permanent Delay/Congestion Consequences on Intersections from Permanent Road Changes; TR#6: Continuous Permanent Delay/Congestion Consequences on Freeway Operations; and TR#7 Continuous Permanent Delay/Congestion Consequences on Intersection Operations. The detailed disclosure of the specific LOS/delay effects due to the project alternatives is provided in Volume 2, Appendix 3.2-A, Transportation Data on Roadways, Freeways, and Intersections.

Mitigation for identified traffic delay/congestion effects was identified in the Draft EIR/EIS under Mitigation Measure TR-MM#1. Mitigation for permanent congestion/LOS effects on freeway operations (Alternatives 1, 2, and 3) could include freeway widening and the construction of express lanes, as identified in the Metropolitan Transportation Commission regional transportation plan. Mitigation measures to address permanent congestion/LOS effects on intersection operations from permanent road closures and relocations (all alternatives), increased gate-down time at the at-grade crossings, and vehicle flow to/from HSR stations could include one or more combinations of various standard vehicle capacity enhancements. As such, Mitigation Measure TR-MM#1 identified a range of potential mitigation strategies for addressing intersection, roadway, and freeway traffic delay/congestion effects; however, the Draft EIR/EIS did not identify the specific detailed application of TR-MM#1 on a site-specific basis.

In response to comments, the Authority conducted further analysis and developed site-specific mitigation measures for consideration that could reduce identified adverse traffic effects identified in the EIR/EIS. HSR also developed “Decision-making Guidance for the Adoption of Traffic Mitigation Measures” in February 2021 (Authority 2021, as cited in Section 3.2 of the Final EIR/EIS), which describes NEPA requirements concerning the analysis of traffic effects and consideration of mitigation and provides criteria for consideration and selection of traffic mitigation. Five screening criteria for mitigation measures were identified:

- the measure does not cause an increase in VMT;
- the measure would not contradict the objectives of Senate Bill 743;
- the measure is not more disruptive to the community than the traffic effect itself;
- the measure does not result in unmitigable secondary environmental effects; and
- the Authority has determined the measure is practicable.

The Authority conducted a screening evaluation of the potential site-specific mitigation identified using these criteria, which resulted in the elimination of some of the mitigation measures from further consideration. The screening evaluation is included in a new Appendix 3.2-C, Screening Evaluation of Site-Specific Traffic Mitigation Measures, which describes the mitigation measures considered, presents the screening evaluation, and identifies those measures that passed the screening and those that did not (and why they did not). After the screening, site-specific mitigation measures were identified for the different alternatives as follows: Alternative 1 (22 measures); Alternative 2 (26 measures); Alternative 3 (21 measures); and Alternative 4 (15 measures). These measures have been added to Section 3.2, Transportation (in Section 3.2.7, Mitigation Measures and Section 3.2.8, Impact Summary for NEPA Comparison of Alternatives). Section 3.2 has been revised to describe the potential effect on adverse traffic effects with implementation of the mitigation measures under consideration. By alternative, the potential changes with implementation of the identified measures compared to the adverse

effects without mitigation are as follows: Alternative 1 (adverse effects<sup>7</sup> at 49 intersections versus 23 intersections with mitigation); Alternative 2 (adverse effects at 55 intersections versus 24 intersections with mitigation); Alternative 3 (adverse effects at 44 intersections versus 23 intersections with mitigation); and Alternative 4 (adverse effects at 32 intersections versus 22 intersection with mitigation). Some of the mitigation would address more than one intersection. Some of the mitigation would reduce adverse effects to below the adverse effect criteria used in the EIR/EIS analysis; some would not (all the mitigation would reduce the amount of intersection delay, but some would not reduce it sufficiently to below the adverse effect criteria in Section 3.2.4.4, Methods for Evaluating Impacts under NEPA) at some of the intersections.

As described in the Draft EIR/EIS in Section 3.2.7, Mitigation Measures, depending on location and design, traffic mitigation measures can have substantial secondary environmental impacts, including construction disruption to roadways and rail operations, as well as construction noise, air pollutant emissions, visual aesthetic changes, right-of-way acquisition, displacement of residential and commercial development, encouragement of sprawl growth and associated VMT and air pollutant/GHG emissions, discouragement of compact walkable TOD development, encroachment on public parks and open space, removal of trees and vegetation, and impacts on groundwater. The general analysis in the Draft EIR/EIS has been revised to assess the potential for secondary environmental impacts of the site-specific traffic mitigation measures included in the Final EIR/EIS in Section 3.2.7, Mitigation Measures in the Final EIR/EIS. Since one of the screening criteria is that mitigation measures for consideration should not result in unmitigable secondary environmental impacts, the mitigation measures presented in the Final EIR/EIS would not result in new significant impacts nor substantially more severe impacts than presented in the Draft EIR/EIS.

The requirements for mitigation under CEQA and NEPA are distinct. While CEQA requires the CEQA lead agency to both identify and adopt feasible mitigation (unless there are overriding conditions), NEPA only requires a federal lead agency to identify all relevant and reasonable mitigation but does not require a federal lead agency to adopt mitigation. Again, CEQA does not require the identification of mitigation measures for traffic delay/congestion impacts because they are not considered significant under CEQA. Accordingly, with respect to the NEPA site-specific traffic mitigation measures included in the Final EIR/EIS, the Authority, acting in its delegated role as the federal lead agency, can choose whether to adopt mitigation or not.

### **17.5.2 SJM-Response-TR-2: Construction Traffic and Parking Management Details**

*Several commenters questioned how the construction phase of the HSR project would affect highways; local roadways; bicycle, pedestrian, and transit; and on-street and off-street parking facilities. The comments expressed concerns that the construction phase of the project was not defined to a sufficient level of detail to allow for proper environmental review to occur (e.g., number, scope, duration, and magnitude of temporary lane closures necessary, as one example). Comments also questioned the level of detail of analysis and environmental review provided for the evaluation of the project's impacts during construction.*

The Draft EIR/EIS evaluates conditions and potential impacts during project construction commensurate with the current level of project design and definition, sufficient for environmental analysis. At the project's present preliminary level of design, many outcomes of construction can be reasonably assumed and have been identified and evaluated in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS. For example, while the contractor's precise phasing of any planned roadway closures is currently not identified, the construction of all four alternatives would likely include a limited number of full weekend closures of I-280 to construct or widen the rail overcrossing. Similarly, Alternatives 1, 2, and 3 will require the temporary narrowing of Monterey Road with the loss of left turn access during project construction. These potential temporary construction-related effects have been identified and are evaluated and disclosed within the Draft EIR/EIS. However,

---

<sup>7</sup> The criteria used for this EIR/EIS for identifying "adverse effects" for traffic under NEPA are discussed in Section 3.2, Transportation under Section 3.2.4.4, Method for Evaluating Impacts under NEPA.



certain other elements of project construction are currently not identified given the project's current level of design; individual engineers and contractors will choose to execute the project differently and need to be provided with a certain level of flexibility in construction means and methods. This process, and techniques of project construction, have been described and discussed within the Draft EIR/EIS.

To provide future engineers and contractors with an envelope of implementation flexibility while ensuring that all project impacts are disclosed in the EIR/EIS, the project includes IAMFs that would reduce impacts on transportation and parking during construction. These IAMFs require the contractor to develop and implement plans and actions to minimize or avoid potential construction impacts. The IAMFs include implementing construction hours, designating parking for construction vehicles, maintaining truck routes and construction for special events during project construction, maintaining bicycle and pedestrian access, protecting freight and passenger rail services, maintaining transit access, and meeting design standards and guidance for transportation facilities. All project IAMFs are included in Volume 2, Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features, of the Draft EIR/EIS. TR-IAMF#1–#9 and #11 are most relevant to this comment.

IAMFs are project features that are considered to be part of the project. The Authority and FRA pledged to integrate programmatic IAMFs consistent with the Statewide Program EIR/EIS (Authority and FRA 2005, as cited in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS), Bay Area to Central Valley Final Program EIR/EIS (Authority and FRA 2008, as cited in Chapter 1 of the Draft EIR/EIS), and the 2012 Partially Revised Final Program EIR (Authority 2012b, as cited in Chapter 2 of the Draft EIR/EIS) into the HSR project. As described in Section S.6, Impact Avoidance and Minimization Features, and Section 3.2.4.2, Impact Avoidance and Minimization Features, of the Draft EIR/EIS, these features are included as part of the project. The Authority would implement these features during project design and construction to avoid or minimize impacts.

Section 3.2 of the Draft EIR/EIS evaluates the construction-related impacts of the HSR project, at the level of detail that is sufficient to conduct environmental analysis for CEQA and NEPA. The Draft EIR/EIS describes and evaluates the potential types, range, and scope of potential construction impacts that could occur, depending on the ultimate means and methods implemented by the contractor. The project includes IAMFs to guide and put boundaries on the contractor to ensure that there are no additional construction-related impacts of the HSR project beyond what was disclosed in the EIR/EIS.

With respect to Impacts TR#1, TR#2, TR#8, and TR#17, the EIR/EIS finds that the impacts would be less than significant under CEQA, which is the correct determination based on the effects analysis and evidence presented. With respect to Impacts TR#10, TR#11, and TR#20, the EIR/EIS finds that the impacts would be significant under CEQA, which is the correct determination based on the effects analysis and evidence presented. Please refer to Table 3.2-23 of the EIR/EIS for a summary of the NEPA findings relative to these construction effects. In general, the project alternatives were found to result in similar overall NEPA effects during construction, with Alternative 4 being the least impactful and Alternative 2 resulting in potentially the greatest overall effect.

### **17.5.3 SJM-Response-TR-3: Gate-Down Time Calculation Details**

*Several commenters requested additional details on the number of trains assumed and gate-down time calculations within the Draft EIR/EIS's analysis of traffic impacts with Alternative 4. Questions regarding the total number of trains included and the assumptions/methodologies used within the gate-down time and associated traffic analyses were also raised.*

The traffic operations analysis at grade crossings was performed using microsimulation models that considered vehicle volumes, traffic signal timing parameters, the number of trains at the crossing, gate-down time, and traffic signal preemption patterns (if a signal is located near the crossing and has preemption).

The number of trains per peak hour was input into the microsimulation models based on published and conceptual future schedules, consistent with the methodology used in the Final EIR approved for the Peninsula Corridor Electrification Project (PCJPB 2015, as cited in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS). Caltrain service in the study area for existing conditions included three peak direction-only trips in the AM and PM peak periods and limited service (2 to 3 trips per peak period) between the Tamien and San Jose Diridon Stations. Future Caltrain service assumptions included an expansion of service south of San Jose Diridon Station to include 3 to 4 peak direction trips per hour between the Gilroy and San Jose Diridon Stations. Future service assumptions for HSR included 8 trains per hour per direction (16 trains per hour total) based on a conceptual schedule between Diridon and Gilroy that takes Caltrain movements into account. Limited freight service in the corridor was observed over the multiple days and weeks of existing conditions data collection, thus freight service in the peak hours was deemed to be negligible during peak hours versus passenger train volumes (no weekday peak hour freight train activity was observed during the data collection performed for the project). Please refer to Section 3.2.6.6, Freight Rail Service, of the Draft EIR/EIS for additional discussion of current and forecast freight rail activity within the project section. Freight rail activity within the project section largely occurs outside of the weekday morning and evening peak hours of travel and thus is not relevant to the analysis of peak hour traffic.

The high number of trains in the corridor under future conditions will likely lead to grade crossing events where two trains (in opposite directions) pass each other at an at-grade crossing. The conceptual schedules used in the microsimulation modeling reflect this “2-for-1” grade crossing event possibility by modeling each train individually in their respective directions of travel. If two trains pass each other during the course of one grade crossing event, the gates at the modeled grade crossing remain down and any nearby traffic signals remain in preemption mode until the second train has passed. The analysis reflects how 2-for-1 events influence the number and duration of gate-down events and traffic signal preemption events. Ultimately, these 2-for-1 events reduce the amount of gate-down time at a crossing over the course of a peak hour because of the overlapping of trains (although the actual 2-for-1 event itself results in a longer gate-down time for that specific event).

A key input into the microsimulation models is the average gate-down time per single train event. Trains travel at different speeds throughout the system due to physical infrastructure and the presence of stations (trains travel at lower speeds as they enter and exit stations). This data point was developed using the modeled gate-down time information for the San Francisco to San Jose Project Section; crossings near the San Jose Diridon and Gilroy Stations used data from the current Mission Bay crossing in San Francisco (the grade crossing of Caltrain tracks with the longest average gate-down time in the San Francisco to San Jose Project Section), while all other crossings use the 95th percentile of the average gate-down time value for crossings between San Francisco and San Jose. Data on current gate-down time at crossings in combination with other factors, such as train speeds, station locations, track curvature, and other features, were used to calculate the anticipated gate-down time at various crossing locations. The following gate-down time assumptions were used in the analysis:

#### Single Train Gate-Down Time Values by Grade Crossing

Calculation Method	Single Train Gate-Down Time Value	Grade Crossings
95th Percentile of all San Francisco to San Jose crossings	0:00:54	All crossings not noted below
Average Mission Bay (San Francisco) grade crossing	0:01:08	Virginia Street, Auzerais Avenue, IOOF Avenue, Lewis Street, Martin Avenue, 6th Street, 7th Street, 10th Street, Luchessa Avenue

The average single-train gate-down time on the San Francisco to San Jose Project Section for crossings not near stations is less than 44 seconds. Thus, using the 95th percentile gate-down time adds at least 10 seconds to the expected single-train event gate-down time. Over the course of a peak hour, this assumption adds up to an additional 200 seconds of gate-down time in the modeling beyond what would typically be expected.

## **17.6 Public Utilities and Energy Standard Response**

### **17.6.1 SJM-Response-PUE-1: Major and High-Risk Utilities/Utility Infrastructure**

*Commenters identified public utility infrastructure, including public drinking water supply wells and pump stations, that would need to be relocated but that are not identified as major utilities in Section 3.6, Public Utilities and Energy, of the Draft EIR/EIS and Volume 2, Appendix 3.6-A, Public Utilities and Energy Facilities. Commenters inquired as to the procedures the Authority would use to identify and relocate/protect public utilities and asked whether the Authority would comply with specific local ordinances and other local government requirements for public utility relocation/protection for both major and minor utilities.*

Major utilities are defined in Section 3.6.1, Introduction, and included in Volume 2, Appendix 3.6-A of the Draft EIR/EIS. The Authority has made reasonable efforts to identify the locations of all utilities within the project footprint as part of its Preliminary Engineering for Project Definition—the environmental analysis and documentation that is sufficient for disclosing the environmental impacts of the HSR project.

Section 3.6 and Appendix 3.6-A have been updated in the Final EIR/EIS to include applicable information provided by commenters. Additionally, Impact PU&E#4 has been revised to include groundwater wells and pumping stations. The Authority would ensure that replacement wells would be constructed and functional before abandoning and demolishing existing wells in order to prevent disruption to public (and private) water supply systems. The Authority is also actively working with utility owners to integrate additional existing and planned utilities into project final design, as described in SJM-Response-PUE-2: Coordination with Local Government Entities and Utility Owners.

### **17.6.2 SJM-Response-PUE-2: Coordination with Local Government Entities and Utility Owners**

*Several commenters requested that the Authority comply with locally adopted requirements when it addresses construction impacts on local government facilities or relocation of utilities.*

As stated in Section 3.6.3, Consistency with Plans and Laws, of the Draft EIR/EIS, the Authority is a state agency and therefore is not required to comply with local land use and zoning regulations; however, the Authority has endeavored to design and construct the HSR project so that it is consistent with land use regulations. The Authority has coordinated with local government entities and utility owners throughout the alternatives analysis and development of the Draft EIR/EIS phases of the project. The Authority will continue this coordination through the final design and engineering phases. The Authority utilizes memoranda of understanding (MOUs) and cooperative agreements to establish its working relationships with local government entities along the HSR alignment in each project section as it moves forward with project implementation. Similarly, the Authority uses master agreements with utility companies that set out the working relationship and terms on how to relocate existing affected utilities. The utility agreements/task orders executed with local government agencies and utility companies specify the terms and precise standards to relocate or protect in place existing affected facilities or utilities and provide the obligations on the parties for engineering design, construction, costs, invoicing procedures, and coordination. These agreements also set forth the mutual expectations of the parties to the agreement as to the consultation and review role of the local government entity or utility company over the course of design development.

Many of the specific utility connection issues and relocation sites cannot be known until the Authority is closer to final design and the utility or municipal services providers share information on the impact of the selected alternative on their existing facilities. During the development of the

final design, the Authority will coordinate with utility owners and local districts and agencies to refine this information. Additional utilities and facilities will be identified and evaluated during the final design phase. The development of the final design would follow all applicable state law requiring use of a utility locator service and manual probing for buried utilities within the construction footprint prior to initiating ground-disturbing activities. The Authority would coordinate with utility owners during final engineering design and construction of the project alternatives to remove, realign, relocate, or otherwise modify utilities within the right-of-way or protect them in place or abandon them in place within the right-of-way. Please refer to PUE-IAMF#3 and PUE-IAMF#4 in Volume 2, Appendix 2-E of the Draft EIR/EIS.

The Authority uses industry standard practices for addressing local government and utility company facilities and utilities. The Authority generally ensures that overall local government/utility company facilities and utilities function in a materially equivalent manner as prior to the relocations or impact. The Authority also generally ensures that the design of the relocations or repair/replacement of facilities and utilities meets the local government entity's or utility company's (as applicable) published (or, if not published, established) design standards in place at a certain point in time (usually the time of agreement execution or the time of final design), and subject to the Authority's evaluation of whether the relocations or replacements have effectuated a betterment or some level of cost sharing.

## **17.7 Biological Resources Standard Responses**

### **17.7.1 SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass**

*Commenters expressed their concern that the Draft EIR/EIS wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area.*

The Authority disagrees with the commenters' assertion that impacts on Coyote Valley and Upper Pajaro/Soap Lake Area to Pacheco Pass are significant after application of design features and mitigation measures. Project design includes wildlife undercrossings in Coyote Valley, viaducts and modified hydrologic balancing features in Soap Lake, and a tunnel in Pacheco Pass to avoid and minimize impacts on wildlife movement. The wildlife crossings in Coyote Valley were designed, to the extent feasible, to meet design standards published in the literature and transportation design guidelines (Clevenger and Huijser 2011; Kirkland and Strohl 2011; Klafki 2014; Cypher 2010; Cypher et al. 2013; USFWS 2012; Cain et al. 2003; Ng et al. 2004; Gordon and Anderson 2003; and Dodd et al. 2007, as shown in Table 7-1 of the Wildlife Corridor Assessment [WCA] Report [Authority 2020a, Appendix C, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS]) in coordination with the following wildlife movement stakeholders and experts: Santa Clara Valley Open Space Authority (SCVOSA), The Nature Conservancy, Peninsula Open Space Trust, Santa Clara Valley Habitat Agency (SCVHA), and Pathways for Wildlife.

Section 3.7.8, Mitigation Measures, describes mitigation developed to compensate for impacts on biological resources. The measures that are relevant to wildlife crossings include, but are not limited to:

- Additional wildlife crossings in western Pacheco Pass, which were not included in the design
- A noise barrier on the portion of the rail section through Soap Lake, which has low background levels of noise and light compared to sections along Monterey Road in Coyote Valley and along SR 152 in western Pacheco Pass
- Wildlife crossing design requirements for vegetation at entrances and exits, substrate, cover within and just outside the crossing
- Fencing requirements to prohibit wildlife entry into the rail corridor

- Openings that allow wildlife movement through the new Monterey Road median under Alternatives 1 and 3 (as the existing 3-foot median barrier only has breaks at the intersections)
- Offsets for unavoidable impacts from the maintenance-of-way facility

In addition, the Authority would prioritize mitigation land acquisition for listed species such as Bay checkerspot butterfly, California red-legged frog, and Swainson's hawk at or near crossing entrances to minimize future development and maintain the natural and rural land cover types surrounding the proposed wildlife crossing entrances and exits.

While project design features and mitigation measures do not completely eliminate the effects of the project, they do minimize the effects to a less-than-significant level compared to the existing condition. More specifically, wildlife movement conditions for each wildlife movement guild would not be substantially different than the existing condition, which is often degraded. For example, wildlife crossings are more likely to be used by movement guilds represented by coyote, fox, deer, and bobcat because these are the guilds/species more likely to use crossings in the existing condition.

Alternatively, high mobility, high openness movement guilds represented by mountain lion and Tule elk are less likely to move across or through semi-permeable movement barriers (e.g., roads, median barriers, underpasses, culverts) and developed areas in the existing condition and this is likely to remain the case after HSR construction. For example, mountain lions are rarely observed using culverts or underpasses to move across Coyote Valley. This will likely continue to be the case in Coyote Valley after HSR construction, with the improved Fisher Creek underpass likely providing the best opportunity for increased mountain lion use (given they are known to use riparian corridors for movement). Further, adding wildlife crossings under Monterey Road in Coyote Valley would create safe movement opportunities for all species, including the mountain lion, which is an improvement over the existing condition, where Fisher Creek is the only safe movement option.

For the high openness and high mobility movement guild represented by Tule elk, there is no known evidence of elk moving across Coyote Valley in the existing condition. The creation of wildlife crossings under Monterey Road, some of which meet minimum design recommendations for the Tule elk, would also increase the potential for safe passage across the valley if individual animals do attempt to cross.

Similarly, in Pacheco Pass, there is roadkill evidence that Tule elk attempt to cross SR 152 but, at this time, there is no evidence that Tule elk are successfully moving back and forth across SR 152 with any frequency such that the herd could take advantage of resources north of SR 152. As a result, SR 152 is considered a northward movement barrier for elk in the existing condition. This is an important assumption in the analysis because the train runs parallel to and just south of SR 152. For the majority of the Pacheco Pass area, the train is within a tunnel so potential impacts on Tule elk movement in those regions are avoided.

In western Pacheco Pass, where the train is at grade, a barrier to northward movement is created by the train. BIO-MM#78 partially addresses this decrease in movement opportunity across the rail by requiring four wildlife undercrossings. All of these proposed crossings meet the recommended crossing dimensions and frequency for Tule elk (as presented in the Table 7-1 of the WCA), which creates potential for elk movement through the train corridor. However, Tule elk are not known to use undercrossings with much frequency, so the analysis includes a loss of movement potential between the train and SR 152. The reduction in movement potential would result in a loss of access to a relatively small patch of grassland foraging habitat between the project and SR 152. The reduced access to this small patch of foraging habitat in Pacheco Pass is very unlikely to result in any measurable reduction in reproductive success or overall health of the local Tule elk population and is therefore not considered a substantial impact.



### 17.7.2 SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

*Commenters expressed their concern that the Draft EIR/EIS fails to acknowledge the greater agricultural and wildlife impacts resulting from Alternative 3, which includes a station and maintenance facility on the east side of Gilroy.*

The Draft EIR/EIS does acknowledge the greater agricultural and wildlife impacts resulting from Alternative 3. Chapter 8, Preferred Alternative, provides an overview of key resources by subsection. Alternative 3 includes the station and maintenance facility on the east side of Gilroy. Section 8.4.1.3, Morgan Hill and Gilroy Subsection, provides a description of the Morgan Hill and Gilroy Subsection, which includes the Gilroy station options and maintenance facilities. The summary under both agricultural farmlands and biological resources indicates that Alternative 3 would have the greatest impacts on these resources. This information is also quantified in Table 8-1.

### 17.7.3 SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

*Commenters indicated that the description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work and indicated that the crossings are too small, too long, and/or too dark for the animals to see through to the other side. Commenters are also concerned that proposed wildlife crossings may interfere with already planned wildlife crossings.*

The wildlife crossing locations, height, length, and width are depicted in the engineering drawings (Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record). Wildlife crossing dimensions were informed by the published, movement guild-specific minimum and recommended wildlife crossing dimensions summarized in Table 7-1 of the WCA (Authority 2020a, Appendix C, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS). Further, Appendix J, Recommended Design Improvement Locations and Dimension, of the WCA includes a description of required design features such as substrate and entrance/exit cover that have been shown in the literature to improve use for each movement guild. In Coyote Valley, the siting of wildlife crossings was informed by the wildlife crossing locations proposed in the Coyote Valley Landscape Linkage (SCVOSA 2017, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS) and numerous meetings over the course of several years with the authors and stakeholders that contributed to that same plan (i.e., SCVOSA, The Nature Conservancy, Peninsula Open Space Trust, Pathways for Wildlife, and others). During these meetings, the Authority worked with local wildlife movement stakeholders to optimize the siting and design of wildlife crossings in Coyote Valley to the greatest extent feasible.

Regarding potential interference with already planned wildlife crossings, the Authority is not aware of any existing construction or funding plans to build wildlife crossings in Coyote Valley. The Authority is aware that Penrod et al. (2013, as cited in Section 3.7 of the Draft EIR/EIS) recommended a wildlife overpass at Metcalf Canyon Road and of the “roadmap” that the Coyote Valley Landscape Linkage (SCVOSA 2017, as cited in Section 3.7 of the Draft EIR/EIS) proposes for wildlife crossings. The Authority has incorporated the wildlife undercrossings proposed in the Coyote Valley Landscape Linkage, and the land bridge proposed at either Metcalf Canyon or Bailey Road remains aspirational and speculative at this time as there is no environmental clearance document or designated funding for the land bridge. The effects of the proposed project on full implementation of the Coyote Valley Landscape Linkage are evaluated in Section 3.7.7.9, Habitat Conservation Plans, of the EIR/EIS. That analysis concludes that while HSR, as a new piece of infrastructure on the landscape, would increase the complexity and design of those crossings proposed in the Coyote Valley Landscape Linkage (SCVOSA 2017, as cited in Section 3.7 of the Draft EIR/EIS), the presence of HSR would not preclude the building of any crossing, nor would it cause a change in design that would otherwise render the crossing(s) ineffective.

BIO-MM#78, Establish Wildlife Crossings at Embankment in West Slope of Pacheco Pass, requires four undercrossings along the 2.5-mile at-grade rail section along western Pacheco Pass to offset the loss of wildlife movement in this area. Appendix J of the WCA provides cross-sectional draft drawings of proposed locations and slope of the four required crossings. The

crossing dimensions (width, height, and length) meet the recommended design dimensions presented in Table 7-1 of the WCA for all movement guilds with known presence in the region, including the high and very high openness movement guilds represented by mountain lions and Tule elk. However, because crossings under SR 152 are already less likely to function for high mobility, high openness species in the existing condition, the same will likely remain true for crossings under HSR. If avoidance of these crossings were to occur for these two guilds/species, the effect is still considered less than significant because travel around this at-grade section is possible and because the loss of access to the small part of grassland between SR 152 and the at-grade section of rail would not substantially reduce foraging or breeding potential or success for either species.

#### **17.7.4 SJM-Response-BIO-4: Grasslands Ecological Area Boundary**

*Several commenters asserted that the Draft EIR/EIS improperly defined boundaries of the GEA and failed to correctly identify, describe, and classify the GEA. Several commenters also noted that the boundary of the GEA generally aligns with the federally designated Grasslands Wildlife Management Area (GWMA), established in 1979 under the Migratory Bird Conservation Act, and that approximately 131,000 acres are within this area. Some commenters also noted the designation of the GEA as a wetlands of worldwide importance under the Ramsar Convention on Wetlands of International Importance (Ramsar Convention), an international treaty signed in 1971. Lastly, some commenters asserted that the use of the Audubon GEA IBA too narrowly defined the GEA, resulting in a flawed analysis to various biological resources, including to conservation easements.*

The Authority has clarified the description of the GEA in the Final EIR/EIS. As described in the Final EIR/EIS, there is some confusion regarding the official boundaries of the GEA and total acreage of the GEA. The Authority notes that the history, land use, and ownership of the region is complex. The first use of the term *GEA* appears to come from the Ramsar Convention signed in 1971. As defined by the Ramsar Convention, the boundaries of the GEA (Site #1451) encompass approximately 160,000 acres (Ramsar Sites Information Service 2020). The Los Banos Wildlife Area, occupying approximately 3,000 acres, was the first conserved area in the region, predating the Ramsar Convention. It was first purchased by the Fish and Game Commission in 1929 and later designated as a wildlife area by the Fish and Game Commission in 1954. Following the designation of the GEA under the Ramsar Convention, Volta Wildlife Area was established by the California Fish and Game Commission in 1973, within the boundaries of the GEA as defined by the Ramsar Convention. Volta Wildlife Area was the second designated wildlife area established in the region, protecting approximately 3,800 acres.

In 1979, the U.S. Fish and Wildlife Service (USFWS) established the GWMA, which comprises privately owned lands on which perpetual conservation easements have been purchased (USFWS 2020a). The GWMA was established under the Migratory Bird Conservation Act, which identifies a process to approve areas recommended by the Secretary of the Interior for acquisition with Migratory Bird Conservation Funds. A boundary of the area designated as the GWMA in 1979 could not be located; however, as of the Fiscal Year 2018 Annual Report from the Migratory Bird Conservation Commission, the total number of acres protected (fee title, easement/lease, other) within the GWMA is 94,997 acres (USFWS 2020b). The boundaries of the GWMA are not identical to the GEA designated under the Ramsar Convention, but they are generally similar.

In 1992, the California Fish and Game Commission established the North Grasslands Wildlife Area, consisting of approximately 7,400 acres in three areas (China Island, Gadwall, and Salt Slough), also located within the boundaries of the GEA as defined by the Ramsar Convention. In 2005, the USFWS finalized an Environmental Assessment for an expansion of the GWMA by approximately 46,400 acres and adopted a Finding of No Significant Impact for the proposed action (USFWS 2005). The boundaries of the GWMA expansion are outside the GEA designated under the Ramsar Convention.

Lastly, Audubon has developed an effort to identify, monitor, and protect the most important places for birds, referred to as IBAs. Audubon has designated approximately 160,000 acres within its GEA IBA as of February 2010, the most recently available update (Audubon 2020). The

boundaries of this IBA are similar to, but not exactly identical to, the GEA as defined under the Ramsar Convention. The Audubon GEA IBA is larger than the GEA in some areas (particularly on the northern edge) and slightly smaller in other areas such as south of the Volta Wildlife Area and the area centered on Henry Miller Road. Lastly, the Audubon GEA IBA excludes the GWMA expansion area.

With respect to commenters' assertions that the Authority uses an incorrect boundary of the GEA in the Draft EIR/EIS, and the improper use of an incorrect boundary results in an incomplete assessment of biological resources, the Authority disagrees. Collectively, as clarified in the Final EIR/EIS and unless otherwise noted, when the Authority refers to the GEA, it refers to all areas within the GEA as defined by the Ramsar Convention, areas within the Audubon GEA IBA, and areas within the GWMA (as expanded in 2005), as well as areas within the San Luis and Merced National Wildlife Refuges. In other words, the largest geographic extent of the GEA is considered. References in the Draft EIR/EIS to specific conservation areas as they are defined in the Draft EIR/EIS (e.g., the Volta Wildlife Management Area or the Mud Slough Conservation Easement) or to specific areas of analysis (e.g., the Audubon GEA IBA) are therefore specific to the resources being evaluated in the EIR/EIS and are purposely used in the analysis.

Commenters expressed concern about the adequacy of the special-status species analysis (e.g., tricolored blackbird, migratory birds, shorebirds, and other waterfowl) based on the GEA boundaries. The Draft EIR/EIS considers effects on special-status species and their habitat regardless of specific administrative or conservation boundaries. As described in the Draft EIR/EIS, the Authority conducted species habitat modeling along the alignment as well as within a large regional area around the alignment (including the GEA). Thus, the assessment used in the Draft EIR/EIS does assess effects on special-status species on a habitat basis, regardless of whether that habitat is located within the GEA or not.

Commenters also asserted that the analysis of effects on conservation areas was too narrow and should also consider areas within the GEA in the impact analysis. As noted in Section 3.7.1, Introduction, of the Draft EIR/EIS, conservation areas are defined as "land parcels that are protected or managed specifically for, or that have been designated for the conservation of, biological or aquatic resources." These areas were identified on the basis of recorded conservation easements, public lands (such as wildlife refuges), and conservation and mitigation banks. The Authority reviewed existing databases and coordinated with local stakeholders to identify conservation areas, as noted in the Draft EIR/EIS. Several areas within the GEA boundaries that met the definition of conservation areas overlapped with the project extent, including the Los Banos Wildlife Management Area and Mud Slough Conservation Easement. The Authority reviewed nonprotected parcels within the overall GEA boundary—which are primarily made up of intensive agricultural land uses—and determined that they did not meet the definition of conservation areas. The Authority also notes that the GEA boundaries are not ecologically based (i.e., based on vegetation type, habitat, landform, and/or soils), especially for the areas overlapping with the project extent, and, while important to guide future conservation efforts, these boundaries are primarily administrative.

Lastly, commenters asserted that the biological impact analysis was improperly confined to the Audubon GEA IBA. As noted above, impacts were assessed regardless of conservation or administrative boundaries for all biological resources. However, significant impacts on species and species habitat are often identified in natural, undeveloped areas as the existing habitat quality in these areas is high (and thus the effect of habitat loss or degradation to the local or regional population is greater). This is true for the impact analysis for shorebirds and waterfowl. The Authority determined that the impacts on migrating and breeding shorebird habitat within the Audubon GEA IBA were significant, and, as a result, that is where mitigation is focused. The Audubon GEA IBA was used to identify/confine the location of significant impacts because it was inclusive of the natural areas along the rail alignment and was specifically designated for the species being analyzed (shorebirds and waterfowl). That is, it was a convenient and appropriate boundary to identify impacts of significant effects. Consequently, as described in Impact BIO#44 in the Draft EIR/EIS, the Authority identified significant noise impacts on shorebirds and waterfowl within the Audubon GEA IBA.



In summary, for the purposes of assessing impacts on shorebirds and waterfowl, the Authority used a relevant, biologically appropriate boundary to identify significant effects. To help clarify the applicability of various GEA boundaries to the biological resources impact analysis, the Authority has added detail to the description and history of the GEA in the Final EIR/EIS. More broadly, the biological resources impact assessment correctly considered impacts on special-status species, wetlands, conservation areas, and wildlife movement, regardless of whether those resources were located within one or more of the administrative boundaries of the GEA.

### **17.7.5 SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts on Wildlife**

*Commenters asserted that the Draft EIR/EIS fails to disclose the location, height, or intensity of lighting associated with the operations of the project. Furthermore, commenters assert that the Draft EIR/EIS fails to conduct an adequate evaluation of measures to reduce light and glare within natural areas.*

The Authority acknowledges that the Draft EIR/EIS provided limited information on operational lighting. Additional information regarding lighting at operational facilities and on trains, has been added in appropriate locations in Chapter 2, Alternatives, in the Final EIR/EIS. Specifically, information on vehicle lighting has been added to Section 2.4.2, Vehicles, of the Final EIR/EIS. Information on station lighting has been added to Section 2.4.3, Stations, of the Final EIR/EIS. For all track profile types, Section 2.4.4, Infrastructure Components, clarifies that flood lighting or night lighting would not be installed along the HSR guideway for track operations or maintenance, except for specific facilities, including maintenance and systems sites, local facilities where lighting is needed for public safety, and for emergency use at tunnel portals. Section 2.4.5, Grade Separations, clarifies that temporary, portable lighting would be used for maintenance and that roadway lighting would be provided consistent with existing roadway standards; Section 2.4.6, At-Grade Crossings, also specifies lighting consistent with existing roadway standards. Section 2.4.7, Traction Power Distribution, notes that lighting would be provided but would be minimized using motion sensors, height limits, shielding, downward-facing orientation, and substitution of infrared light sources where feasible. Chapter 2 also clarifies lighting requirements to meet safety standards for electric network upgrades, signaling and train-control elements, and maintenance facilities. Those maintenance facilities include the maintenance-of-way facility (near Gilroy) and the maintenance-of-way siding (in the San Joaquin Valley), including the type and height of lighting proposed, and measures used to minimize lighting effects outside of the facility. The fencing around both facilities would be screened, which would help to minimize light spillover outside the facilities. For all essential lighting necessary for safety and security, Chapter 2 clarifies that lighting would incorporate motion sensors, height limits, shielding, and downward-facing orientation where feasible and consistent with safety and security.

The Authority has also revised the analysis of lighting impacts (Impact BIO#47), based on detailed analysis in Appendix 3.7-F of the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS. Although the Draft EIR/EIS concluded a less-than-significant impact from artificial light, the revised analysis finds a significant impact on wildlife movement for all four alternatives because artificial light would interfere with existing wildlife movement corridors. Those impacts would be mitigated by mitigation measures BIO-MM#80: Minimize Permanent Intermittent Noise and Visual Impacts on Wildlife Movement, and BIO-MM#89: Minimize the Impacts of Operational Lighting on Wildlife Species. BIO-MM#80 requires installation of barriers at certain wildlife passage corridors that will serve to minimize wildlife exposure to artificial light. BIO-MM#89 minimizes operational lighting and, where feasible, requires that operational lighting use longer-wavelength light (green or red) that minimizes the impacts of artificial light on wildlife physiology. The Final EIR/EIS concludes that lighting disturbance of wildlife would be less than significant after mitigation.

### **17.7.6 SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife**

*Commenters identified concerns that noise produced by passing HSR trains would affect wildlife in a variety of different ways, such as stress, altered behavior, reduced reproductive success, and reduced ability to find food, avoid predators, or communicate with other animals. Commenters also asserted that train noise would prevent wildlife from crossing the rail alignment. Comments*

*criticized the form and information sources used in the analysis and cited other information sources not used in the analysis.*

The following response describes how noise impacts on wildlife were assessed, discusses information relevant to the noise generated by HSR trains, discusses how different kinds of wildlife respond to noise, reviews known existing wildlife use of the study area, and presents conclusions regarding potential noise impacts.

### **Analysis of Noise Impacts on Wildlife**

Noise impacts on wildlife were first evaluated in the context of a stakeholder input analysis focused on impacts on birds in the GEA IBA. That information informed a detailed analysis that appeared in the WCA (Authority 2020a, Appendix C, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS). Impacts were addressed in the Draft EIR/EIS under Impact BIO#44; impacts were found to be significant due to effects on avifauna of the Upper Pajaro River IBA and the GEA IBA, with mitigation required in the form of Mitigation Measure BIO-MM#80. In response to concerns about the mountain lion and comments on the Draft EIR/EIS, the analysis of noise impacts on bats and terrestrial mammals was revised and presented in Appendix 3.7-E, Supplemental Noise Analysis on Terrestrial Wildlife Species, of the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS, with accompanying changes to Impact BIO#44 and Mitigation Measure BIO-MM#80. The changes extended the finding of significant impact to include impacts on mountain lion, San Joaquin kit fox, and Fresno kangaroo rat, with mitigation required to address those impacts.

### **Noise Produced by Operational HSR Trains**

An overview of noise production by HSR trains in general appears in the WCA noise analysis. That analysis discusses the speed of trains, the duration of noise experienced by a nearby receptor, the frequency distribution of the noise produced, and related issues characterizing the noise likely to be produced by operating trains under the project. Horn noise is separately considered in Appendix 3.7-E of the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS. Impact BIO#44 of the Draft EIR/EIS presents maps of noise exposure in the Upper Pajaro River IBA and the GEA IBA, based on modeled noise in those areas. Appendix 3.7-E of the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS discusses background sound levels measured in the vicinity of the proposed rail alignment and presents a table, with accompanying discussion, of potential noise exposure in areas (other than the IBAs) subject to train noise. The analysis also discusses the likely effectiveness of mitigation measures in attenuating that noise. The analysis is highly conservative, assuming noise exposure at distances considerably greater than those predicted by Shilling et al. (2020), a source repeatedly cited by commenters.

### **Scientific Understanding of How Wildlife Respond to Noise**

The WCA cites and discusses multiple sources of published information regarding how well birds hear and how they have been observed to respond to noise from various different sources and at various different amplitudes. These data are used to designate thresholds of effect for different types of potential impact on birds. Commenters provided no substantial sources of information to alter this analysis. The Draft EIR/EIS analysis for Impact BIO#44 relies mainly on FRA guidance for evaluating noise impacts on wildlife other than birds, and some commenters were critical of that analysis. The analysis was supplanted by a revised analysis of noise impacts on mammals. The analysis also noted that vibration impacts on amphibians and reptiles are of substantially greater concern than noise impacts, and commenters provided no information to alter this conclusion. The revised analysis of impacts on mammals appears in Appendix 3.7-E of the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS. The analysis finds that mammals in general have sound perception comparable to or better than that of humans; that they generally rely on sound to find food and/or evade predators and sometimes to communicate; that HSR noise has the potential to disrupt these behaviors; and that the impact potential varies widely between species. Appendix 3.7-E of the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS also provides a species-specific analysis of potential noise impacts on all special-status mammals in the study area, as well as a more generalized analysis for non-special-status mammals.

## Wildlife and Noise in the Study Area

The existing acoustic environment in the study area and its potential to affect wildlife is evaluated in most detail in the WCA and in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS Appendix 3.7-E. The WCA evaluates potential impacts on birds, finding greatest impact potential in the IBAs, where existing background noise sources are of low intensity, and the HSR alignment would permanently alter that environment in a substantial area used by birds. Appendix 3.7-E evaluates potential impacts on mammals, finding a complex acoustic environment in which impacts are largely constrained by a few important points:

- HSR train noise would be brief and intermittent and would be nearly absent during the late night and early morning hours.
- Much of the alignment outside of rural areas adjoins an existing major transportation corridor that partially masks HSR noise on one side of the alignment, but noise can be propagated for a considerable distance on the other side.
- All special-status and most common mammals are primarily nocturnal and/or are burrowing animals.
- Wildlife habitat is nearly absent in urban areas near San Jose, Morgan Hill, and Gilroy.
- HSR noise has greatest potential to affect mammals at important wildlife passage corridors, which are generally located in Coyote Valley, upper Pacheco Creek, and the Diablo Range from the east portal of the Pacheco Pass tunnel to the west edge of the San Joaquin Valley.
- Camera trap and other data sources document ongoing mammal use of existing major highway crossings at these important wildlife passage corridors.

## Findings of the Impact Analysis

The impact analysis for birds appears in the WCA and in the Draft EIR/EIS Impact BIO#44. That analysis finds significant impacts on birds in the IBAs, including a zone of potential hearing damage near the alignment, as well as a more extensive zone of potential behavioral and stress-related effects in a larger area. Mitigation is required in the form of Mitigation Measure BIO-MM#80, which requires noise barriers in the IBAs to minimize noise (approximately a 10 decibel [dB] reduction) and visual disturbance of birds near the rail alignment. Additionally, Mitigation Measure BIO-MM#58 provides compensatory mitigation for bird habitat loss attributed to noise impacts. The Draft EIR/EIS concluded that with implementation of the required mitigation, operational noise impacts on wildlife would be less than significant.

The impact analysis for mammals appears in Revised/Supplemental Draft EIR/EIS Appendix 3.7-E and Revised/Supplemental Draft EIR/EIS Impact BIO#44. That analysis finds that, in areas where HSR train noise is not masked by other noise sources, mammals could experience impaired foraging and/or predator evasion abilities and could be deterred from crossing the rail alignment. For most mammals, at most places, most of the time, those potential impacts are less than significant due to a wide variety of factors, such as evidence of existing habituation to existing noise sources or evidence of peak activity during times of the day when trains would be few or absent. However, due mainly to their high sensitivity to human activity, significant impacts are likely for mountain lion, San Joaquin kit fox, and Fresno kangaroo rat. Mitigation is required in the form of Mitigation Measure BIO-MM#80, which requires installation of noise barriers to minimize noise (approximately a 10 dBA reduction) at important migration corridors in Coyote Valley, near Pacheco Creek west of the Pacheco Pass tunnel, and near the California Aqueduct east of the Pacheco Pass tunnel. The barriers installed to mitigate noise impacts on birds, also, would benefit mammals in those areas (principally Fresno kangaroo rat near the GEA).

With implementation of the required mitigation, noise impacts on all terrestrial wildlife would be less than significant.

### 17.7.7 SJM-Response-BIO-7: Clarifications Regarding Project Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan

*Appendix B of Comment Submission #1618 from the Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, and the SCVOSA provided comments on Table 1, Assessment of Potential Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan, and on Table 2, Assessment of Potential Conflicts with the Santa Clara Valley Greenprint, both in Appendix I of the Biological and Aquatic Resources Technical Report (Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS).*

The Authority notes that commenters asserted that the project could cause conflicts with very generally described “Strategies, Goals, and Design Principles,” as outlined in the Habitat Plan. These can most accurately be described as general policies for the Habitat Agency to follow and try to attain (i.e., aspirational in nature). None of these general policies have specific actions associated with them. Although these general policies may apply to resources affected by the project, those effects do not preclude the ability of the SCVHA to implement its policies in its day-to-day actions or make it infeasible for the SCVHA to implement its policies. Consequently, the Authority still concludes that no conflicts with general strategies, goals, or design principles would occur.

At the time of the conflicts analysis on specific actions, no direct effects on conservation reserve lands were expected to occur. It has since been determined that certain reserve system lands managed by the SCVHA and The Nature Conservancy would be partially affected by the project footprint. The revised assessment of impacts, including acreages affected under each alternative, appears in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, Impact BIO#51 of the Final EIR/EIS. The impact would be significant, and mitigation is required. Impacts on SCVHA reserve lands are also identified in Impact BIO#53, which identifies a potential conflict with Action LAND-R3 of the SCVHP. Mitigation for these impacts is required and would include the following mitigation measures.

- BIO-MM#9: Prepare and Implement a Groundwater Management Adaptive Management and Monitoring Plan
- BIO-MM#10: Prepare a Compensatory Mitigation Plan for Species and Species Habitat
- BIO-MM#79: Provide Wildlife Movement between the Santa Cruz Mountains and Diablo Range
- BIO-MM#84: Provide Compensatory Mitigation for Impacts on Conservation Easements
- BIO-MM#85: Provide Compensatory Mitigation for Permanent Impacts on California Sycamore Woodland at the Pacheco Creek Open Space Regional Reserve

These measures ensure that compensatory mitigation will be provided for impacts on conservation reserves. Commenters identified concerns that mitigation measures would be implemented without their input. BIO-MM#10 has been revised in the Final EIR/EIS to expressly state that “title to lands acquired in fee would be transferred to the most suitable landowner/manager in the region, which will be determined in coordination with conservation agencies and organizations,” and that the conservation management plan would include “coordination with local conservation agencies and organizations to ensure that the mitigation options promote and don’t conflict with the conservation goals in the region.” These provisions apply to all lands where SCVHA has an interest.

Commenters also identified concerns that special-status species such as tricolored blackbirds would not be protected if they occurred on conservation reserve lands. This is incorrect. All provisions of the analysis relating to special-status species are applicable regardless of current land ownership.

The following includes copies of Tables 1, 2, and 3 from Appendix I of the Biological and Aquatic Resources Technical Report (Authority 2020a, as cited in Section 3.7 of the Draft EIR/EIS). Although the report and its appendices will not be reissued, the information shown here serves to

show to commenters how the analysis was revised to address improved knowledge and their stated concerns. The following text is shown with redline and strikethrough indicating modifications to the assessment in light of revised understanding of the extent of impacts on conservation reserve lands. This version only includes those rows of each table that were commented on in comment submission #1618 from the Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, and the SCVOSA.

**Table 1 Assessment of Potential Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan**

Action Type <sup>1</sup>	Statement of Action <sup>2</sup>	Function <sup>3</sup>	Assessment of Conflict Potential
Acquisition	LAND-WP4. Acquire habitat that is adjacent to permanently protected aquatic resources with a high potential to support CRLF and is in the East San Francisco Bay Recovery Unit for red-legged frog (USFWS 2002) (Coyote Creek, Pacheco, and Pescadero Watersheds).	A	Action does not include quantitative targets for performance, thus the project alternatives would not have any potential to conflict with performance of action.
Acquisition	LAND-R3. Acquire in fee title or obtain conservation easements on lands that protect at least 40 acres of existing Central California sycamore alluvial woodland to ensure that this very rare and threatened land cover type is preserved in the study area.	Q	Effects along Pacheco Creek on an appreciable percentage of this habitat type in the plan area. <del>Moreover, the greatest effects occur in an area not modeled as sycamore woodland (although it is) that SCVHA has recently acquired. It is possible that project alternatives could be modified to avoid this effect, which in the absence of mitigation. This would constitute a significant impact requiring compensatory mitigation.</del>
Management	CHAP-1. Conduct prescribed burns in chaparral and northern coastal scrub to maintain canopy gaps and promote regeneration. Use targeted studies to inform locations and frequency.	A	Action does not include quantitative targets for performance, and <u>no sites for this action have been identified in or are adjoining the project footprint</u> ; thus the project alternatives <del>would not have any</del> <u>have no identified</u> potential to conflict with performance of action.
Management	GRASS-1. Continue or introduce livestock and native herbivore (e.g., elk) grazing in a variety of grazing regimes.	A	<del>This action only occurs with Reserve System lands, which would not occur within the project extent</del> <u>would occur within the Pacheco Creek Regional Open Space Preserve, where the project would have both temporary and permanent effects. Compensatory mitigation for those impacts would address potential so there is no potential for a conflict with action GRASS-1.</u>
Management	GRASS-4. Conduct selected seeding of native forbs and grasses in the Reserve System.	A	<u>This action would occur within the Pacheco Creek Regional Open Space Preserve, where the project would have both temporary and permanent effects. Compensatory mitigation for those</u>



Action Type <sup>1</sup>	Statement of Action <sup>2</sup>	Function <sup>3</sup>	Assessment of Conflict Potential
			<u>impacts would address potential</u> This action only occurs with Reserve System lands, which would not occur within the project extent, so there is no potential for a conflict with action GRASS-4.
Management	GRASS-6. Introduce livestock grazing where it is not currently used, and where conflicts with covered activities are minimized, to reduce vegetative cover and biomass that currently excludes ground squirrel and encourage ground squirrel colonization of new areas within the Reserve System.	A	<u>This action would occur within the Pacheco Creek Regional Open Space Preserve, where the project would have both temporary and permanent effects. Compensatory mitigation for those impacts would address potential</u> This action only occurs with Reserve System lands, which would not occur within the project extent, so there is no potential for a conflict with action GRASS-6.
Management	GRASS-9. Create and maintain artificial burrows to encourage colonization of sites where ground squirrels establishment is not feasible or during the interim before ground squirrel colonies naturally establish.	A	<u>This action would occur within the Pacheco Creek Regional Open Space Preserve and possibly within Pajaro Ranch. Compensatory mitigation for impacts would address potential</u> This action only occurs with Reserve System lands, which would not occur within the project extent, so there is no potential for a conflict with action GRASS-9.
Management	OAK-1. Conduct prescribed burns in low-density oak woodlands to enhance the community and to reduce non-native, invasive grass cover beneath oaks and encourage growth of a native understory and oak seedlings.	A	<u>If this action were performed within conservation reserve lands subject to direct project effects, compensatory mitigation for those impacts would address the potential for</u> Action does not include quantitative targets for performance, thus the project alternatives would not have any potential to conflict with performance of action.
Management	POND-13. Excavate sections of ponds to provide deeper pools that will be utilized by California red-legged frog adults and sub-adults and western pond turtles, while maintaining shallow areas to provide rearing habitat for California red-legged frog tadpoles, California tiger salamander larvae, and western pond turtle hatchlings.	A	<u>If this action were performed within conservation reserve lands subject to direct project effects, compensatory mitigation for those impacts would address the potential for</u> This action only occurs with Reserve System lands, which would not occur within the project extent, so there is no potential for a conflict with action POND-13.
Management	POND-16. Restore freshwater marsh, seasonal wetlands, and/or ponds that will support dense reed-like vegetation (cattails) or other native vegetation that will attract nesting tricolored blackbirds.	A	<u>If this action were performed within conservation reserve lands subject to direct project effects, compensatory mitigation for those impacts would address the potential for</u> This action only occurs with Reserve System lands, which would not occur within the project extent,

Action Type <sup>1</sup>	Statement of Action <sup>2</sup>	Function <sup>3</sup>	Assessment of Conflict Potential
			<del>so there is no potential for a conflict with action POND-16.</del>
Management	POND-17. In areas with non-native vegetation (e.g., Himalayan blackberry) that supports existing tricolored blackbird colonies, initiate a gradual (3-4 year) transition from non-native vegetation to native vegetation that is structurally similar.	A	<del>If this action were performed within conservation reserve lands subject to direct project effects, compensatory mitigation for those impacts would address the potential for This action only occurs with Reserve System lands, which would not occur within the project extent, so there is no potential for a conflict with action POND-17.</del>
Management	POND-10. In addition to the creation of ponds described in POND-9, create up to 52 acres of ponds in-kind within the Reserve System to increase the amount available habitat and enhance connectivity among existing ponds and wetlands if all anticipated impacts occur.	P	<del>If this action were performed within conservation reserve lands subject to direct project effects, compensatory mitigation for those impacts would address the potential This action only occurs with Reserve System lands, which would not occur within the project extent, so there is no potential for a conflict with action POND-10.</del>
Management	GRASS-2. Conduct prescribed burns. Use targeted studies to inform methods, timing, location, and frequency.	Q	<del>This action would occur within the Pacheco Creek Regional Open Space Preserve, where the project would have both temporary and permanent effects. Compensatory mitigation for those impacts would address potential conflict with Project alternatives intersect a substantial acreage of modeled grassland habitat for these species, but the affected area is a very small fraction of this habitat type in the plan area. Also, most of project extent would be in agricultural/developed areas where prescribed burning is not feasible, and in general, prescribed burning has been a minor management tool under the SCVHP due to regulatory challenges in getting burn permits. Accordingly, the project alternatives would not affect the feasibility of completing action LAND-WP1aGRASS-2.</del>
Management	LM-7a. Restore a minimum of 1.0 miles of stream, 50 acres of riparian forest and scrub, and 20 acres of freshwater marsh, and create 20 acres of ponds to contribute to species recovery.	Q	<del>If this action were performed within conservation reserve lands subject to direct project effects, compensatory mitigation for those impacts would address the potential Project alternatives would affect few streams or freshwater wetlands relative to their abundance, and would affect a small linear length of streams. All project alternatives would affect a variety of ponds in the Pacheco</del>



Action Type <sup>1</sup>	Statement of Action <sup>2</sup>	Function <sup>3</sup>	Assessment of Conflict Potential
			and Llagas Creek watersheds, but the number and area of effects is small relative to the availability of pond habitat in these areas. Project alternatives would also have few effects on riparian forest and scrub, apart from the sycamore forests along Pacheco Creek (treated in action LAND-R3); however those effects would not be extensive enough to affect the feasibility of completing action LM-7a.
Management	POND-19. Restore a minimum of 20 acres and up to 45 acres of freshwater marsh within the Reserve System in the Santa Cruz Mountains, Santa Clara Valley, and Diablo Range.	Q	<u>If this action were performed within conservation reserve lands subject to direct project effects, compensatory mitigation for those impacts would address the potential to Project alternatives would not affect any freshwater marsh in the Santa Cruz Mountains or in the Diablo Range. One section of marsh on lower Llagas Creek would be affected by a rail crossing under Alternative 3. This represents a very small effect relative to the availability of freshwater marsh in the Santa Clara Valley, so the project alternatives would not affect the feasibility of completing action POND-19.</u>
Management	POND-6. Restore 20 acres of perennial freshwater marsh within the Reserve System in suitable sites and those likely to support covered species.	Q	<u>If this action were performed within conservation reserve lands subject to direct project effects, compensatory mitigation for those impacts would address the potential to Project alternatives would not affect any freshwater marsh in the Santa Cruz Mountains or in the Diablo Range. One section of marsh on lower Llagas Creek would be affected by a rail crossing under Alternative 3. This represents a very small effect relative to the availability of freshwater marsh in the Santa Clara Valley, so the project alternatives would not affect the feasibility of completing action POND-6.</u>
Management	POND-7. In addition to the perennial freshwater marsh restoration described in POND-6, restore up to 25 acres of perennial freshwater marsh within the Reserve System in the Santa Cruz Mountains, Santa Clara Valley, and Diablo Range.	Q	<u>If this action were performed within conservation reserve lands subject to direct project effects, compensatory mitigation for those impacts would address the potential to Project alternatives would not affect any freshwater marsh in the Santa Cruz Mountains or in the Diablo Range. One section of marsh on lower Llagas Creek would be affected by a rail crossing</u>

Action Type <sup>1</sup>	Statement of Action <sup>2</sup>	Function <sup>3</sup>	Assessment of Conflict Potential
			under Alternative 3. This represents a very small effect relative to the availability of freshwater marsh in the Santa Clara Valley, so the project alternatives would not affect the feasibility of completing action POND-7.
Management	POND-9. Create at least 20 acres of ponds at 40 sites, at least 10 sites in the Santa Cruz Mountains and 20 sites in the Diablo Range.	Q	If this action were performed within conservation reserve lands subject to direct project effects, compensatory mitigation for those impacts would address the potential to Project alternatives would affect a variety of ponds in the Pacheco and Llagas Creek watersheds (representing the Santa Clara Valley and Diablo Range areas). However the number and area of effects is small relative to the availability of pond habitat in these areas, so the effects would not affect the feasibility of completing action POND-9.
Management	STREAM-4. Replace concrete, earthen or other engineered channels as part of the 10.4 miles of stream restoration to restore floodplain connectivity. Location and length will be determined by site-specific conditions.	Q	This action would occur within the Pacheco Creek Regional Open Space Preserve, where the project would have both temporary and permanent effects. Compensatory mitigation for those impacts would address potential conflict with Project alternatives would affect few streams relative to their abundance, and would affect a small linear length of streams. Project alternatives therefore would not affect the feasibility of completing action STREAM-4.
Management	STREAM-5. Replace confined channels to restore floodplain connectivity and commensurate functions as part of the 10.4 miles of stream restoration. Location and length will be determined by site-specific conditions.	Q	This action would occur within the Pacheco Creek Regional Open Space Preserve, where the project would have both temporary and permanent effects. Compensatory mitigation for those impacts would address potential conflict with Project alternatives affect few streams relative to their abundance, and affect a small linear length of streams. Therefore the project alternatives would not affect the feasibility of completing action STREAM-5.
Management	LM-2. When replacing small culverts ensure that the culvert has a natural bottom and is large enough for larger mammals such as deer and mountain lions to pass, if feasible. Culverts must provide direct movement from one side of the road to the other and ensure that the	S	BIO-1AMF#25 would provide equivalent protection within the project footprint for each alternative. Installation of wildlife passage structures, combined with implementing Mitigation Measures BIO-MM#77a, BIO-MM#77b, BIO-MM#78, and BIO-MM#79, would avert potentially

Action Type <sup>1</sup>	Statement of Action <sup>2</sup>	Function <sup>3</sup>	Assessment of Conflict Potential
	culvert is visible to the target species (i.e., do not obscure entrance with vegetation). Install fencing or other features that will direct wildlife towards the culvert or other safe crossing within the first 20 years of implementation.		<u>significant impacts on wildlife passage</u> , so there is no potential for a conflict with action LM-2.
Management	LM-3. Where structurally possible, replace culverts with free span bridges to ensure free movement for wildlife under roadways.	S	<del>BIO-IAWF#25 would provide equivalent protection within the project footprint for each alternative</del> <u>Installation of wildlife passage structures, combined with implementing Mitigation Measures BIO-MM#77a, BIO-MM#77b, BIO-MM#78, and BIO-MM#79, would avert potentially significant impacts on wildlife passage</u> , so there is no potential for a conflict with action LM-3.
Management	LM-4. Ensure that median barrier removal and/or median perforations are considered as alternatives during project design.	S	<del>BIO-IAWF#25 would provide equivalent protection within the project footprint for each alternative</del> <u>Installation of wildlife passage structures, combined with implementing Mitigation Measures BIO-MM#77a, BIO-MM#77b, BIO-MM#78, and BIO-MM#79, would avert potentially significant impacts on wildlife passage</u> , so there is no potential for a conflict with action LM-4.
Management	LM-5. Remove median barriers or perforate sections of median barriers along roadways to improve successful wildlife crossings and install fencing or other features to direct wildlife to those open sections within first 20 years of implementation. Use feasibility study to determine location and length of barrier removal.	S	<del>BIO-IAWF#25 would provide equivalent protection within the project footprint for each alternative</del> <u>Installation of wildlife passage structures, combined with implementing Mitigation Measures BIO-MM#77a, BIO-MM#77b, BIO-MM#78, and BIO-MM#79, would avert potentially significant impacts on wildlife passage</u> , so there is no potential for a conflict with action LM-5.
Management	POND-3. Plant native emergent vegetation around the perimeter and in ponds and wetlands.	S	<u>If this action were performed within conservation reserve lands subject to direct project effects, compensatory mitigation for those impacts would address the BIO-IAWF#5 and BIO-IAWF#6 would provide equivalent protection within the project footprint for each alternative</u> , so there is no potential for a conflict with action POND-3.
Management	STREAM-2. Plant and/or seed in native understory and overstory riparian vegetation within 15 feet of the edge of the low-flow channel to create structural diversity, provide overhead cover, and	S	<u>If this action were performed within conservation reserve lands subject to direct project effects, compensatory mitigation for those impacts would address the BIO-IAWF#5 and BIO-IAWF#6 would provide equivalent</u>

Action Type <sup>1</sup>	Statement of Action <sup>2</sup>	Function <sup>3</sup>	Assessment of Conflict Potential
	moderate water temperature at all riparian restoration sites.		<del>protection within the project footprint for each alternative, so there is no potential for a conflict with action STREAM-2.</del>
Management	STREAM-3. Plant and/or seed in native riparian vegetation in gaps in existing riparian corridors, or re-establish severely degraded or historic riparian corridors, to promote continuity within conservation lands.	S	<u>If this action were performed within conservation reserve lands subject to direct project effects, compensatory mitigation for those impacts would address the BIO-IAMF#5 and BIO-IAMF#6 would provide equivalent protection within the project footprint for each alternative, so there is no potential for a conflict with action STREAM-3.</u>

<sup>1</sup> Actions types are Acquisition, which are targeted on acquisition of certain lands for conservation; or Management, which prescribe how acquired conservation lands are to be managed.

<sup>2</sup> Verbatim statement of the action, taken from the SCVHP.

<sup>3</sup> Action functions, defined only within this analysis, include the following:

A = Aspirational; an action that has no quantitative performance parameters and thus can be achieved even if some lands are withdrawn for the purposes of the Project.

P = Plan-based; an action that can only be implemented by the SCVHA as part of their administrative duties.

Q = Quantitative; an action that has quantitative performance parameters and thus there is the potential for the Project to conflict with completion of the action.

S = Shared; an action that would be implemented, under a different regulatory authority, if it were to occur within the footprint of the Project.

CRLF = California red-legged frog

USFWS = U.S. Fish and Wildlife Service

SCVHP = Santa Clara Valley Habitat Plan

SCVHA = Santa Clara Valley Habitat Agency

**Table 2 Assessment of Potential Conflicts with the Santa Clara Valley Greenprint**

Action Type	Statement of Goal or Strategy	Assessment of Conflict Potential
Goal	Protect and manage an interconnected system of wildlands and natural areas to support native habitats and species and to ensure resilience to a changing environment.	Goal does not include quantitative or specific targets for performance, thus the project alternatives only have potential to conflict with attainment of goal if there is a conflict with one of the Strategies for Protecting Wildlands and Natural Areas listed in this table.
Strategy	1. Focus land conservation efforts in areas critical for the long-term viability of native species and biological communities and the ecosystem services they provide.	No specific focus areas are named, and there are no quantitative or measurable targets named under this strategy. Elsewhere the Greenprint identifies natural communities of concern. With regard to potential effects from the project alternatives, the Greenprint and the SCVHP include the same areas of potential effect, apart from a small area within the City of Gilroy that is not under SCVOSA jurisdiction. <del>Since</del> <u>To the extent that the analysis of SCVHP effects on natural communities (Table 1) did not find any identified potential conflicts,</u> there would also be <del>no</del> conflict between the project alternatives and Strategy 1. <u>The approaches to assess and address those conflicts are identified in Table 1.</u>
Strategy	3. Protect and maintain connections between large open space parcels to provide large habitat blocks, ensure critical linkages, and provide climate resilience.	Areas critical for habitat connectivity are identified on Figure 5 of the Greenprint. There are no quantitative or measurable targets named under this strategy. With regard to potential effects on connectivity, all areas of concern identified in the Greenprint are also identified in the SCVHP. <del>Since the analysis of SCVHP effects on habitat connectivity (Table 1) found that a final determination of the potential for conflict must await conclusion of the analysis of project extent effects on connectivity, determination of the potential for conflict between the project alternatives and Strategy 3 must also await conclusion of that analysis.</del> <u>Impacts and mitigation for those impacts are identified in the Final EIR/EIS. The impact is less than significant after mitigation, thus there is low potential for conflict with Strategy 3. To the extent that there is a conflict, the agencies involved in the Santa Clara Valley Greenprint would be engaged during implementation of required mitigation for wildlife connectivity impacts.</u>

Sources: Santa Clara Valley Open Space Authority 2014

SCVHP = Santa Clara Valley Habitat Plan

SCVOSA = Santa Clara Valley Open Space Authority

**Table 3 Assessment of Potential Conflicts with the Coyote Valley Landscape Linkage**

Action type	Statement of Goal, Design Principle, or Proposed Crossing Modification	Assessment of Conflict Potential
Goal	Permanently protect habitat connectivity for terrestrial and aquatic species.	Goal does not include quantitative or other specific targets for performance. Project alternatives only have the potential to conflict with attainment of goal if there is a conflict with one of the associated Design Principles or proposed wildlife crossings (which are listed below in this table). <u>Moreover, pursuant to Mitigation Measures BIO-MM#10, BIO-MM#77a, and BIO-MM#77b, organizations involved in the Coyote Valley Landscape Linkage would be engaged in project mitigation undertaken to address significant project impacts on wildlife habitat connectivity.</u>
Goal	Provide live-in and dispersal habitat for full community of species, including sensitive species, that can also facilitate daily and seasonal migrations, as well as long-term range shifts as species adapt to changing climate.	Goal does not include quantitative or other specific targets for performance. Project alternatives only have the potential to conflict with attainment of goal if there is a conflict with one of the associated Design Principles or proposed wildlife crossings (which are listed below in this table). <u>Moreover, pursuant to Mitigation Measure BIO-MM#10, organizations involved in the Coyote Valley Landscape Linkage would be engaged in project mitigation undertaken to address significant project impacts on wildlife habitat.</u>
Goal	Accommodate the range of taxa and guilds between mountain ranges, even those that are not currently in the area but might be in the future as species shift distribution in response to climate change.	Goal does not include quantitative or other specific targets for performance. Project alternatives only have the potential to conflict with attainment of goal if there is a conflict with one of the associated Design Principles or proposed wildlife crossings (which are listed below in this table). <u>Analysis has not identified a significant potential for the project to conflict with this goal.</u>
Goal	Protect, expand, and connect habitat patches in a way that minimizes edge effects.	Goal does not include quantitative or other specific performance targets by which the project's effects can be evaluated. The project alternatives only have the potential to conflict with attainment of goal if there is a conflict with one of the associated Design Principles or proposed wildlife crossings (which are listed below in this table). <u>Moreover, pursuant to Mitigation Measures BIO-MM#10, BIO-MM#77a, and BIO-MM#77b, organizations involved in the Coyote Valley Landscape Linkage would be engaged in project mitigation undertaken to address significant project impacts on wildlife habitat and habitat connectivity.</u>

Action type	Statement of Goal, Design Principle, or Proposed Crossing Modification	Assessment of Conflict Potential
Goal	Prevent linkage fragmentation from future incompatible land uses (e.g. urban development, transportation projects, etc.).	Goal does not include quantitative or other specific performance targets by which the project's effects can be evaluated. The project alternatives only have the potential to conflict with attainment of goal if there is a conflict with one of the associated Design Principles or proposed wildlife crossings (which are listed below in this table). <u>Moreover, pursuant to Mitigation Measures BIO-MM#10, BIO-MM#77a, and BIO-MM#77b, organizations involved in the Coyote Valley Landscape Linkage would be engaged in project mitigation undertaken to address significant project impacts on wildlife habitat or habitat connectivity.</u>
Goal	<p>Use landscape resilience planning principles for sustainability (Beller <i>et al.</i> 2015) in an urban ecosystem in the face of a changing and uncertain future:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Incorporate as much terrestrial and aquatic landform diversity, complexity, and connectivity as possible.</li> <li>• Provide redundancy of elements (both habitat types and safe crossings).</li> <li>• Consider historical ecology to understand the driving factors of setting.</li> <li>• Provide space for dynamic natural processes (e.g. flooding) to operate.</li> <li>• Develop the project at the scale at which landscape processes can operate meaningfully.</li> </ul>	Goal does not include quantitative or other specific performance targets by which the project's effects can be evaluated. The project alternatives only have the potential to conflict with attainment of goal if there is a conflict with one of the associated Design Principles or proposed wildlife crossings (which are listed below in this table). <u>Moreover, pursuant to Mitigation Measures BIO-MM#10, BIO-MM#77a, and BIO-MM#77b, organizations involved in the Coyote Valley Landscape Linkage would be engaged in project mitigation undertaken to address significant project impacts on wildlife habitat or habitat connectivity.</u>
Design Principle	Maintain a wide wildland area.	Design principle is qualitative in nature and does not provide specific performance targets by which the project's effects can be evaluated. <del>The project alternatives only have the potential to conflict with attainment of the design principle if there is a conflict with one of the proposed wildlife crossings listed below in this table.</del> <u>Although the project potentially conflicts with this design principle due to significant impacts on wildlife habitat connectivity (Impact BIO#43), those impacts are less than significant with mitigation. Pursuant to Mitigation Measures BIO-MM#10, BIO-MM#77a, and BIO-MM#77b, organizations involved in the Coyote Valley Landscape Linkage would be engaged in design and implementation of required mitigation.</u>



Action type	Statement of Goal, Design Principle, or Proposed Crossing Modification	Assessment of Conflict Potential
Design Principle	Protect nature's stage – areas with the least fragmentation, existing protected lands, and the most landform diversity and topographic and hydrological complexity	Design principle is qualitative in nature and does not provide specific performance targets. <u>Although the project potentially conflicts with this design principle due to significant impacts on wildlife habitat connectivity (Impact BIO#43), those impacts are less than significant with mitigation. Pursuant to Mitigation Measures BIO-MM#10, BIO-MM#77a, and BIO-MM#77b, organizations involved in the Coyote Valley Landscape Linkage would be engaged in design and implementation of required mitigation. The project alternatives only have the potential to conflict with attainment of the design principle if there is a conflict with one of the proposed wildlife crossings listed below in this table.</u>
Design Principle	Restore freshwater wetlands and a more natural hydrologic regime.	Design principle is qualitative in nature and does not provide specific performance targets. <u>The project alternatives only have the potential to conflict with attainment of the design principle if there is a conflict with one of the proposed wildlife crossings listed below in this table. Although the project potentially conflicts with this design principle due to a variety of hydrologic impacts, impacts on wetland resources, and impacts on the habitat of plants and wildlife dependent on wetlands and hydrologic regime, those impacts are all either less than significant or less than significant with mitigation. Pursuant to Mitigation Measure BIO-MM#10, which is triggered by all impacts requiring compensatory mitigation for plants or wildlife, organizations involved in the Coyote Valley Landscape Linkage would be engaged in design of required mitigation.</u>
Design Principle	Restore a mosaic of natural communities along the valley floor, especially rare habitat that complements wetlands, such as Valley oak woodlands and savanna.	Design principle is qualitative in nature and does not provide specific performance targets. <u>Although the project potentially conflicts with this design principle due to removal of sensitive habitat types, those impacts are all either less than significant or less than significant with mitigation. Pursuant to mitigation measure BIO-MM#10, which is triggered by all impacts requiring compensatory mitigation for plants or wildlife, organizations involved in the Coyote Valley Landscape Linkage would be engaged in design of required mitigation. The project alternatives only have the potential to conflict with attainment of the design principle if there is a conflict with one of the proposed wildlife crossings listed below in this table.</u>

Action type	Statement of Goal, Design Principle, or Proposed Crossing Modification	Assessment of Conflict Potential
Design Principle	Improve permeability throughout the linkage by maintaining as much open space as possible and constraining further urban development.	Dedicated crossings and project design features are intended to minimize fragmentation at linkages within the Coyote Valley. <u>Although the project potentially conflicts with this design principle due to habitat loss, degradation, and fragmentation, those impacts are all either less than significant or less than significant with mitigation. Pursuant to Mitigation Measures BIO-MM#10, BIO-MM#77a, and BIO-MM#77b, organizations involved in the Coyote Valley Landscape Linkage would be engaged in design and implementation of required mitigation.</u>
Design Principle	Increase the number of engineered strategic connections across the more significant barriers.	Dedicated crossings and project design features are intended to minimize fragmentation at linkages within the Coyote Valley and may contribute to <u>improvements remediation</u> of existing barriers; in particular, there are <u>currently no wildlife crossings of Monterey Road and the adjoining rail corridor, while the project would install many crossings in that area. Moreover, pursuant to Mitigation Measures BIO-MM#77a and BIO-MM#77b, organizations involved in the Coyote Valley Landscape Linkage would be engaged in design, monitoring, and adaptive management of these crossings.</u>
Design Principle	Use multi-benefit landscape planning to ensure actions maximize public benefits while protecting unique values.	Design principle is qualitative in nature, does not provide specific performance targets, and does not define criteria for a “wide wildlife area”. <u>The project alternatives only have the potential to conflict with attainment of principle if there is a conflict with one of the proposed crossing modifications for protecting habitat connectivity listed in this table.</u>

Sources: Santa Clara Valley Open Space Authority 2017  
SCVOSA = Santa Clara Valley Open Space Authority  
CVLL = Coyote Valley Landscape Linkage

### 17.7.8 SJM-Response-BIO-8: Impacts on Wildlife Movement in the Western Pacheco Pass Region

*Several commenters asserted that there are significant project-level and cumulative impacts on wildlife movement, and specifically on mountain lion movement and genetic connectivity, that remain unmitigated or that are inadequately mitigated.*

The Draft EIR/EIS and Revised/Supplemental Draft EIR/EIS described several significant impacts from construction and operations on wildlife movement (and genetic connectivity). Impact BIO#42 described impacts from the temporary disruption of wildlife and wildlife movement, Impact BIO#43 described permanent impacts on wildlife movement from the presence of the guideway, Impact BIO#44 described impacts on wildlife movement from intermittent noise during operations, Impact BIO#46 described impacts on wildlife movement from visual disturbance, and Impact BIO#47 described impacts on wildlife movement from intermittent and permanent lighting at night. Each of these impacts was found to be significant prior to mitigation but reduced to a less-than-significant level through the use of various mitigation measures, which were described in detail in Section 3.7.8, Mitigation Measures, of the Draft EIR/EIS and Revised/Supplemental Draft EIR/EIS. Section 3.19, Cumulative Impacts, found that cumulative impacts on wildlife movement

were significant, that the project's contribution was considerable under CEQA, but that with mitigation the project's contribution to cumulative barriers to wildlife movement would be less than considerable.

Several commenters noted a recent movement study for tule elk in the eastern Pacheco Pass region, wildlife (including mountain lion) observations at specific crossings in eastern and western Pacheco Pass, and Wildlife Conservation Board funding in support of the SCVHA's plans to improve wildlife crossings under SR 152 in western Pacheco Pass near the Pacheco Creek Preserve. Commenters generally asserted that potential impacts on gene flow or genetic connectivity between the central coast north and central coast central mountain lion subpopulations from both construction and operations remain significant, even after the incorporation of additional mitigation in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS, and that additional mitigation should be considered. Additionally, commenters asserted that significant impacts from the duration of construction around tunnel portals would preclude or significantly reduce mountain lion movement in eastern Pacheco Pass for a number of years, that the wildlife crossing designs under the rail in eastern Pacheco Pass were insufficient to provide for movement of mountain lions under the rail, and that additional mitigation should also be considered for these impacts.

Several commenters generally commented that additional mitigation should be considered but were not specific on the type of mitigation. Some commenters provided additional specific mitigation measure suggestions, including design changes to designated wildlife crossings in the western portion of the Pacheco Pass Subsection (i.e., near Casa de Fruta) to increase functionality and use by mountain lion and other species or design changes to enclose the HSR tracks; the enhancement of existing wildlife areas and/or crossings under SR 152 (e.g., additional land acquisition or installation of funnel fencing and critter ledges); and funding a "land bridge" (i.e., a dedicated wildlife overcrossing) over SR 152. The Authority has coordinated with local wildlife stakeholders in good faith recently and through numerous meetings over the last several years; however, the listing of the mountain lion under the California Endangered Species Act and a greater understanding of the importance of genetic connectivity for local population resilience form the backdrop of the Authority's consideration of additional mitigation. Consequently, the Authority evaluated the additional measures suggested by commenters for feasibility and subsequently made several changes to mitigation measures in the Final EIR/EIS on that basis, as described below.

The first suggested measure was to replace multiple culverts (wildlife crossings) required under BIO-MM#78 with "short segments of open-span bridge or elevated rail in the embankment sections of the alignment in the west slope of Pacheco Pass" to promote the movement of megafauna such as mountain lion, tule elk, and deer. The Authority has previously discussed this suggested mitigation with SCVHA and explained that the area is potentially subject to geological instability, which limits design options. During the initial design phase, the Authority evaluated the area for the appropriate type of guideway, considered the information available on the potential geological instability of the area, and determined that elevated rail (viaduct) was not feasible without additional geotechnical evaluation to ensure safety and security of the rail. Consequently, the Authority proposed an embankment profile in this area in the Draft EIR/EIS, consistent with our requirements to ensure the reliability, safety and security of the project design. The Draft EIR/EIS evaluated and recognized potential impacts on wildlife movement in this region under Impact BIO#43, and, consequently, the Authority evaluated the placement of several dedicated wildlife crossings in the area and determined that they were feasible and appropriate mitigation to reduce project impacts to a less-than-significant level. These dedicated wildlife crossings were included in the Draft EIR/EIS as BIO-MM#78. The Authority evaluated the suggested mitigation again in response to comments received on the Draft EIR/EIS and the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS and has determined that the use of short spans of bridges or elevated rail is still not feasible based on the information available at this time, without additional geotechnical investigation and information to ensure reliability, safety and security. However, the Authority also recognizes the benefits that larger openings in the rail may provide for wildlife movement and has therefore modified BIO-MM#78, Establish Wildlife Crossings at Embankment in West Slope of Pacheco Pass, in the Final EIR/EIS to require additional geotechnical studies to evaluate the replacement of planned wildlife undercrossings with short sections of open-span

bridges or the replacement of all or some of the embankment section (that creates the potential barrier to movement and the need for the required wildlife undercrossings) with viaducts (which are considered permeable to wildlife movement), if feasible. As noted in the revised mitigation measure, the area is potentially subject to geological instability, and the Authority must evaluate feasibility of the measure through detailed geotechnical investigations to ensure safety and security of the rail and passengers. The Authority has committed to implementing the wildlife crossings but would implement open-span bridges or viaduct as outlined in this measure instead, if results of the geotechnical investigations indicate it is feasible. The Authority has included BIO-MM#80, a track enclosure for a geographically limited stretch of the GEA Important Bird Area, and is not proposing additional track enclosures; mitigation included in the Final EIR/EIS to address light and noise impacts to wildlife are discussed in SJM-Response-BIO-5. Secondly, commenters generally suggested that temporary, permanent, and cumulative impacts at the Pacheco Creek Reserve and wildlife crossings under SR 152 at the Reserve from construction of the tunnel portal adjacent to the Reserve would have significant effects, and additional mitigation should be considered. Commenters generally suggested that “the Authority identify opportunities for the Project to enhance nearby areas and movement opportunities including wildlife corridor restoration or enhancement as potential mitigation strategies” or that the Authority “modify adjacent transportation corridors.” Commenters also provided specific suggested mitigation under a similar but more specific idea: the funding and construction of a “land bridge” within the region to facilitate wildlife movement over SR 152, a substantial barrier to wildlife movement in the region. The Authority considered and evaluated these comments and suggested mitigation and adopted BIO-MM#79b in response, as described below.

With respect to the suggestion to enhance nearby areas and movement opportunities, the Authority has included a new measure in the Final EIR/EIS: BIO-MM#76b, Minimize Impacts on Wildlife Movement in the Western Pacheco Pass Region. This measure would help to address the temporary (3–5 years) construction impacts in the western Pacheco Pass area with temporary wildlife movement enhancement measures. The Authority would establish dedicated wildlife movement routes around or through the construction area to facilitate the continued movement of animals (including mountain lions) during construction. Wildlife movement areas would be established between natural lands to the east, west, and south of the construction area and existing wildlife crossing locations under SR 152, in recognition of impediments to wildlife movement posed by the existing SR 152 transportation corridor (the Authority itself cannot modify a Caltrans facility). The movement areas would be created with temporary fencing or opaque sound walls that shield wildlife from project construction activities and “funnel” wildlife around or through construction areas. The Authority has also included BIO-MM#P1 in the Final EIR/EIS, addressing impacts on wildlife, agriculture and open space through the Authority’s commitment to easement purchases, focusing on the Grasslands Ecological Area.

With respect to the suggestion to contribute to “corridor restoration or enhancement” and a “land bridge,” the Authority considered these suggestions for feasibility and has developed additional mitigation. The Authority has added BIO-MM#79b, Provide Wildlife Movement Between the Diablo Range and Inner Coast Range, in the Final EIR/EIS, which requires the Authority to work with local wildlife movement stakeholders and other agencies to implement a wildlife overcrossing to improve wildlife movement and permeability in the region.

The Authority still finds that impacts on wildlife movement described in the Draft EIR/EIS and the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS in Section 3.7 under Impact BIO#42 (Temporary Disruption of Wildlife Movement) and Impact BIO#43 (Permanent Impacts on Wildlife Movement) are potentially significant before mitigation. The Authority has modified BIO-MM#78 in the Final EIR/EIS to improve the functionality of the measure and to further reduce and offset potentially significant impacts identified under Impact BIO#43. The Authority also has included two additional refined measures in the Final EIR/EIS, BIO-MM#76b and BIO-MM#79b, to further reduce and offset potentially significant impacts identified under Impact BIO#42 and Impact BIO#43. Lastly, the Authority acknowledges that construction at the tunnel portal near the

Pacheco Creek Reserve may last from 3 to 5 years, and, although considered temporary by the Authority, commenters have noted that they consider construction lasting this duration to represent permanent impacts. With that context, the Authority notes that new measure BIO-MM#79b would also provide substantial benefits in addressing Impact BIO#43. With the incorporation of these revised and more focused mitigation measures in the Final EIR/EIS, the significance of the wildlife movement impacts remain less than significant after mitigation, unchanged from the conclusions of the Draft EIR/EIS and the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS. As described in Chapter 3.19, Section 3.19.6.6, the additional mitigation measures considered and now included in the Final EIR/EIS will also further reduce significant cumulative wildlife movement impacts and will specifically reduce impacts on mountain lion and other large species. Considering the additional reductions to cumulative wildlife movement impacts, the Authority has concluded in the Final EIR/EIS that there would not be a cumulatively considerable contribution from the Project alternatives on wildlife movement.

## 17.8 Safety and Security Standard Responses

### 17.8.1 SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety

*Commenters expressed concern that with Alternative 4, the addition of HSR trains and the speed of HSR trains transiting through at-grade crossings would result in an increase in accidents, injury, and death compared to existing conditions and a significant safety impact on vehicles, bicycles, and pedestrians using those at-grade crossings. Commenters also provided detailed comments about specific configurations of each proposed at-grade crossing.*

This response discussed at-grade crossing safety separately for the rail corridor that will be owned by HSR versus the rail corridor owned by Caltrain. The area that will be owned by HSR is referred to as “HSR Corridor” in this response, which would be south of Control Point Lick, which is approximately one mile south of the Caltrain Tamien Station. The Caltrain-owned Corridor, which is referred to as the “Caltrain Corridor” is north of Control Point Lick and continues north to the edge of the project section at Scott Boulevard and then onward to San Francisco.

Existing safety conditions, existing safety regulations, and the safety impacts of the HSR project are analyzed in the Draft EIR/EIS, Section 3.11. The specific potential impacts related to the proposed addition of HSR trains transiting through existing at-grade crossings are discussed in Impact S&S#12: Permanent Exposure to Rail-Related Hazards.

The operation of the HSR system would meet and/or exceed federal safety requirements for train operations for all at-grade crossings. The project would upgrade all existing at-grade rail crossings through the installation of four-quadrant gates (reducing potential vehicle intrusion), median channelization where not present (also reducing potential vehicle intrusion). The project would also include integration of at-grade crossing gate functions with nearby traffic signals where not present (increasing traffic control approaching crossings), intrusion detection (to warn rail operators of intrusion at crossings). The project would also include integrated train control and signal systems (allowing for real-time feedback between on the ground detectors, train operators, and system operators). These improvements are described in Chapter 2, Alternatives. As described in Section 3.11, Safety and Security, the project also includes implementation of SS-IAMF#2 (Safety and Security Management Plan) and SS-IAMF#3: (Hazards Analyses). With the proposed upgrades and implementation of the IAMFs, the Draft EIR/EIS concludes that the safety impact relative to at-grade crossing operations would be less than significant under CEQA and that the project would not have a substantial adverse effect under NEPA.

Studies (Cooper and Ragland 2012; FRA 2015) have shown that a large portion of accidents that occur at at-grade crossings are due to driver behavior or inattention. FRA estimates that 94 percent of train-vehicle collisions can be attributed to driver behavior or poor judgement (FRA 2015). A 2012 California Department of Transportation (Caltrans) study indicated that a key solution to rail crossing crashes is to remove the ability for the driver to engage in a potentially faulty decision-making process by making it more difficult for the driver to bypass lowered gates. Median separators and long-arm gates or four-quadrant gates have been shown to reduce the



potential for collisions by removing or substantially deterring the ability of vehicles to bypass two-quadrant gates. The addition of a four-quadrant gate system was indicated in one study as providing a reduction of the likelihood of a collision by 82 percent compared to at-grade crossings with only two-quadrant gates (Cooper and Ragland 2012).

The discussion below describes the FRA regulatory requirements relative to at-grade crossings, existing conditions, changes with HSR service, safety improvements within the HSR portion of the project (including four-quadrant gates, median separators, automatic train control systems and integration of crossing barrier operations, obstacle detection, traffic signals and signal preemption, and integration of crossing barrier operation with nearby traffic signal operation) and safety aspects of operations within the Caltrain corridor portion of the project.

### **Federal Railroad Administration Requirements**

At-grade rail crossings are regulated at the federal level by the FRA. Federal requirements (per 49 C.F.R. Part 213.307 and 213.347) are as follows (FRA 2015):

- For 110 mph or less, at-grade crossings are permitted. States and railroads cooperate to determine the needed warning devices, including passive crossbucks, flashing lights, two-quadrant gates (close only “entering” lanes of road), long gate arms, median barriers, and various combinations. Crossing lights and/or gates are activated by electrical circuits wired to the track (track circuits). FRA advocates a site-specific approach so that every crossing is evaluated individually and treated appropriately.
- For 111–125 mph, FRA permits rail crossings only if an “impenetrable barrier” blocks roadway traffic when trains approach.
- Above 125 mph, no rail crossings are permitted.

The Rail Safety Improvement Act of 2008 reauthorized the FRA to oversee the nation’s rail safety program. One aim of the statute is to improve conditions of rail bridges and tunnels. The Rail Safety Improvement Act also requires railroads to implement PTC systems by the end of 2015 on certain rail lines.<sup>8</sup> Because of this requirement, the Authority’s build alternatives for this project have been designed to include PTC. PTC infrastructure consists of integrated command, control, communications, and information systems for controlling train movements that improve railroad safety by promoting improved information to railroad operators about the location of other trains and signal status, and by providing the opportunity to shut down train operations when the system detects certain unsafe conditions (such as trains passing through red signals or exceeding safe speeds). The implementation of PTC will significantly reduce the probability of collisions between trains, casualties to roadway workers and damage to their equipment, and overspeed accidents (49 C.F.R. Parts 200–299).

### **Existing Conditions**

The current maximum speed for rail operations between San Jose and Gilroy is 79 mph but where curves exist or where passenger trains are approaching existing stations, operational speeds are lower. On a daily basis between San Jose Diridon Station and the Tamien Station, there are approximately 54 trains (40 Caltrain, 2 Amtrak Coast Starlight, 8 ACE, 4 freight) with some additional mid-day movement of ACE trains from Diridon to the Michael Yard (which is approximately 1 mile south of the Tamien Station). On a daily basis between Tamien Station and Gilroy, there are approximately 12 trains (6 Caltrain, 2 Amtrak Coast Starlight, 4 freight).

There are 29 public road at-grade rail crossings between San Jose and Gilroy that would be used by the HSR trains under Alternative 4. The existing public road crossings are a mixture of two-quadrant gates (e.g., where road traffic has a barrier in the direction of travel) and locations without gates. The crossings with two-quadrant gates are activated on a timer with approaching train sets triggering the crossing barriers via a track circuit located on the track at a specified

---

<sup>8</sup> In late 2015, Congress extended the deadline by at least 3 years to December 31, 2018, with the possibility of an extension to a date no later than December 31, 2020, if a railroad completes certain statutory requirements that are necessary to obtain an extension ([www.fra.dot.gov/ptc](http://www.fra.dot.gov/ptc)).



distance away based upon the maximum permissible line speed to ensure the barriers are lowered prior to the train reaching the crossing.

Federal requirements specify a 20-second minimum for right-of-way clearance time as set forth in the *Manual on Uniform Traffic Control Devices* (Federal Highway Administration 2012, as cited in Section 3.11 of the Draft EIR/EIS). Per Caltrain specifications, the existing crossing control systems are designed to provide 25–30 seconds of right-of-way clearance between the time the gates come down and warning lights turn on and the arrival of the train at the crossing. The total gate-down time at the crossing includes the time for the train to pass through the crossing and the gates to come up once the train has been detected to have passed the crossing. Total time is governed by the speed of the train, geometric configuration of the specific crossing, and other site-specific characteristics.

Median separators prevent drivers from going around lowered gates by using the opposite travel lane. Some of the at-grade crossings have median separators as follows”

- Low concrete median separators on both sides of the tracks (9): San Jose (West Virginia Street, Branham Lane, Chynoweth Avenue); Morgan Hill (Tilton Avenue, Main Avenue, Dunne Avenue, Tennant Avenue); San Martin (San Martin Street); Gilroy (Las Animas Avenue, Leavesley Road, 10th Street)
- Low concrete median separators on one side of the track (2): San Jose (Auzerais Avenue); Gilroy (Leavesley Road)
- Metal stickups on one side of the tracks (1): Gilroy (10th Street)
- No median separators (17): San Jose (Skyway Drive, Blanchard Road), Coyote Valley (Palm Avenue, Live Oak Avenue), Morgan Hill (San Pedro Avenue, Middle Avenue); San Martin (Church Avenue); Gilroy (Masten Avenue, Rucker Avenue, Buena Vista Avenue, Cohansey Avenue, IOOF Avenue, Lewis Street, Martin Street, 6th Street, 7th Street, Luchessa Avenue, Bloomfield Road)

Existing at-grade crossings between San Jose and Gilroy vary as to whether the railroad preemption is or is not interconnected with adjacent traffic signals:

- At-grade crossings with railroad preemption connected to adjacent traffic signals (9): San Jose (Skyway Drive, Branham Lane, Chynoweth Avenue); Morgan Hill (Tilton Avenue); San Martin (San Martin Street); Gilroy (Masten Avenue, Las Animas Avenue, Leavesley Road, 10th Street)
- Crossings with adjacent traffic signals nearby, but no preemption (8): San Jose (Auzerais Avenue, West Virginia Street, Blanchard Road); Coyote Valley (Palm Avenue); Gilroy (Lewis Street, 6th Street, 7th Street, Luchessa Avenue)
- Crossings with no adjacent traffic signals (12): Morgan Hill (Main Street, Dunne Street, San Pedro Avenue, Tennant Avenue, Middle Avenue); San Martin (Church Avenue); Gilroy (Rucker Avenue, Buena Vista Avenue, Cohansey Avenue, IOOF Avenue, Martin Street, Bloomfield Road)

Where signalized intersections near at-grade crossings have traffic signal preemption connected to the crossing gate and warning light systems, the signal preemption process generally provides for 5–15 seconds of green time to allow queues between the grade crossing and traffic signal to dissipate. During this period, the crossing gates are down, thus prohibiting vehicles from entering the crossing. After the track clearance interval, signals either flash red for all movements (acting as an all-way stop-controlled intersection) or by selectively dwelling on a green phase for movements that do not contribute volume to the grade crossing (i.e., movements parallel to the rail line). After the train passes through the crossing, the signal resumes regular phasing and timing patterns.

### **HSR Train Service Changes**

With the project, there would be an initial increase in total number of trains operating in the rail corridor by up to 2 HSR trains pphpd and up to 48 daily HSR trains (including non-revenue trains) between San Jose and Gilroy. With the project, by 2040 there would be an increase by up to 7 HSR trains pphpd and up to 176 HSR daily trains (including nonrevenue trains) between San Jose and Gilroy. With improved tracks constructed in the rail corridor between the San Jose Diridon Station and the Gilroy Station, the maximum speed that trains could operate would be increased up to 110 mph on straight portions of track, but would be lower in areas of curves such as in the approach to the San Jose Diridon Station.

### **Four Quadrant Gates and Median Separators with Alternative 4**

The HSR project would modify and improve at-grade crossings within the corridor: of the 30 existing at-grade crossings, there would be improvements at 29 crossings and one at-grade crossing (7th Street in Gilroy) would be closed. These improvements would include the installation of four-quadrant gates at the 29 at-grade crossings covering all lanes of travel with new train detection and control equipment and median separators to channelize and regulate paths of travel. Four-quadrant gates would entail gate mechanisms on both sides of the tracks for both directions of automotive traffic. The exit gates blocking the road leading away from the tracks in this application would be equipped with a delay, beginning the descent to their horizontal position several seconds after the entrance gates, to avoid trapping roadway vehicles on the crossing. Four-quadrant gates are safer than two-quadrant gates because they prevent drivers from illegally driving their vehicles around lowered gates to try to beat a train.

The new at-grade crossing control and traffic preemption equipment would be designed to minimize the total period of gate-down time at crossings, while satisfying mandatory requirements and providing for safe warning and clearance intervals.

The existing grade crossings with no barriers will need to be upgraded as the increase in line speed makes it mandatory for crossings to have barriers and warnings of approaching trains. The crossings with barriers must be modified as the existing positioning of the trackside equipment triggering the closure of the barriers will not account for the increased line speeds and longer train lengths of HSR trains.

As described above, the addition of a four-quadrant gate system was indicated in one study as providing a reduction of the likelihood of a collision by 82 percent compared to at-grade crossings with only two-quadrant gates (Cooper and Ragland 2012).

### **HSR Project Safety Systems and Improvements Within HSR-Owned Corridor**

From south of Tamien Station to Gilroy, Alternative 4 would include two dedicated tracks for blended Caltrain and HSR service. This section would be controlled by the Authority and the Authority would be responsible for rail operations and maintenance. With Alternative 4, HSR will operate on its own dedicated tracks from approximately 2 miles south of the Tamien Station to south of Gilroy. HSR will be responsible for railroad operations and dispatch in this portion of the project including at-grade crossing operations. The safety improvements and systems included in Alternative 4 relative to at-grade crossing safety for the HSR corridor portion of the project are discussed below.

Safety conditions within the Caltrain corridor are discussed separately in the following section.

### ***HSR Automatic Train Control System***

The HSR system would include an automatic train control (ATC) system that would include automatic train protection functions of train detection; collision and overspeed prevention; broken rail detection; interlocking control, hazard detection, train separation, and work zone protection; automatic train operation information and control functions; automatic train supervision functions to provide central supervisors with rail operation status information and the ability to control train operations; and PTC that would provide a proactive train control system to prevent train collision and derailments due to overspeeding, and protection of work zones. The design of the HSR

system would also include a Safety and Security Management Plan (SS-IAMF#2) that would describe the procedures, processes, and programs the Authority has implemented that would support the safety and security goals. These procedures, processes, and programs would include a maintenance, inspection, and repair program; a rules compliance and procedures review program; and an employee and contractor training program that would maintain system safety to minimize the potential for derailment. The HSR contractor would conduct a supplemental preliminary hazard analysis and a threat and vulnerability assessment to identify potential collision hazards and other facility hazards and vulnerabilities, that then can either be eliminated or minimized by the HSR design (SS-IAMF#3).

The ATC system would cover all functions of a train control system including both safety-critical and non-safety-critical operations and would incorporate PTC in compliance with FRA regulations. A hazard detection system would be applied throughout the system where supported by hazard analyses that would be conducted prior to commencement of operations (SS-IAMF#3). The hazard detection system would also include systems for detection of vehicle or rail car intrusion, and trespassers where supported by hazard analyses (Authority 2013b, as cited in Section 3.11 of the Draft EIR/EIS).

### ***Integration of Grade Crossing Barrier Operations with the HSR Automatic Train Control System***

At-grade crossing operations from south of the Tamien Station and Gilroy would be integrated with the new signaling/ATC system. A train would not be granted movement authority to proceed through a grade crossing in a specified section of the ATC system without first receiving positive identification from each crossing in that section that the barriers have been lowered successfully. In the event of a barrier failure, or a lack of communication from a crossing to the main ATC system equipment at the operational control center that the barriers are down, the train would not be allowed to proceed through the crossings and would be required to come to a stop. The crossings with existing barriers would be modified as the existing positioning of the trackside equipment triggering the closure of the barriers would not account for the increased line speeds and longer train lengths of HSR trains.

### ***Addition of Obstacle Detection at Grade Crossings***

The Draft EIR/EIS described that the project would include obstacle detection. However, the discussion of obstacle detection in Chapter 2, Alternatives, has been clarified in the Final EIR/EIS, as follows:

- A further upgrade to the at-grade crossings from south of Tamien Station to south of Gilroy would be the addition of obstacle detection. Obstacle detection usually takes the form of local radar and sometimes LIDAR (i.e., low-level radar detection using lasers) installed at each crossing. The detection system uses radio waves (radar) and lasers/light (LIDAR) to scan the area of the crossing road/rail interface to detect the presence or absence of road vehicles, people, animals and other objects which could otherwise obstruct the crossing and cause a potential collision with an oncoming train.
- Obstacle detection would be integrated into the ATC system and would report to the ATC system so that when an approaching train is requesting movement authority from the ATC system to proceed along the railroad through a section containing crossings, the obstacle detection at each crossing in the section reports back through the ATC system that the crossing is clear of obstacles. Only when each crossing in that section has positively confirmed that (a) the barriers are down and (b) the crossing is clear of obstacles would the train be given movement authority by the ATC system to proceed.

***Addition of Traffic Signals and Signal Preemption***

The Draft EIR/EIS noted that new signals and signal preemption would be provided. For at-grade crossings from south of Tamien Station in San Jose to south of Gilroy, the HSR project would add the following additional signal improvements:

- Addition of railroad preemption connected to adjacent traffic signals where not currently present (6): San Jose (Blanchard Road); Coyote Valley (Palm Avenue); Gilroy (Lewis Street, 6th Street, 7th Street, Luchessa Avenue)
- Addition of new traffic signals where not currently present and railroad preemption connected to the new signals (4): San Martin (Church Avenue); Gilroy (Rucker Avenue, Buena Vista Avenue, Cohansey Avenue)

The text in Chapter 2, Alternatives, has been clarified to note these details.

***Integration of Grade Crossing Barrier Operation with Roadway Traffic Control Systems***

The Draft EIR/EIS describes that the HSR system will have fully integrated communications and controls for train operations, grade crossings, and roadway traffic.

Control of road traffic signals will be integrated with the HSR ATC system at those grade crossings where there are road traffic control systems that regulate the flow of traffic across rail/road crossings. This can be carried out through a one-way data exchange from the rail ATC system to the road traffic control system. When the crossing barriers are triggered to operate, information is sent to the road system to ensure traffic signals are set to red prohibiting any road traffic from being directed towards or across the rail crossing. Once the barriers are released following the passage of a train, a signal is sent to the road traffic system allowing it to enable the flow traffic across the crossing again. Data are not sent from the road system to the rail ATC system because the road traffic signals should never trigger the lowering or raising of rail crossing barriers.

The text in Chapter 2, Alternatives, has been clarified to note these details.

***Alternative 4 At-Grade Crossing Safety Operations within the Caltrain Corridor***

North of Control Point Lick, Alternative 4 would be within the Caltrain corridor and PCJPB would be the host railroad. As the host railroad, the PCJPB is responsible for operations within the Caltrain corridor and establishes the operational and safety requirements for all railroad operations using its tracks. At present, the Caltrain corridor uses wayside signal systems for at-grade crossing gate controls. The at-grade crossings at Auzerais Avenue and West Virginia Street are not integrated with nearby traffic intersection signal controls.

The Authority reached out to PCJPB in summer 2020 to identify the status of PTC and what safety investments are likely to be in place by the time that HSR trains will operate in the Caltrain corridor. PCJPB (Bouchard 2020, as cited in Section 3.11, Safety and Security, of the Final EIR/EIS) identified that it could not provide specific detail at the time for several reasons: (1) Caltrain intends to develop a future Capital Improvement Program to support near-term implementation of its recently adopted Caltrain Service Vision, but since the Capital Improvement Program is not yet developed, the future improvements are not known with precision; (2) given the COVID-19 pandemic and the drastic financial impact on Caltrain with its lack of a dedicated funding and necessary overreliance on farebox revenue, current funding capacity for Caltrain corridor improvements is unknown. Caltrain provided information regarding the current configuration of the railroad as an attempt to envision what future improvements will be planned, funded, and implemented.

Caltrain has contracted with Wabtec Corporation to implement the Interoperable Electronic Train Management System (I-ETMS) PTC solution (this takes the place of previously planned Communications Based Overlay Signal System). I-ETMS is a signal system overlay-based solution and thus PCJPB has identified that the basic wayside systems for preemption that are in

place now should be assumed to be in place in the future (Bouchard 2020, as cited in Section 3.11 of the Final EIR/EIS). Wabtec describes I-ETMS generally as follows (Wabtec n.d.):<sup>9</sup>

- Integrates new technology with existing train control and operating systems to enhance train operation and safety.
- Prevents track authority violations, speed limit violations, unauthorized entry into work zones, and train movement through a switch left in the wrong position, all of which reduce the potential for train accidents.
- With I-ETMS, the crew remains in control of the train. The system monitors and ensures the crew's compliance with all operating instructions, while the I-ETMS display screen provides the train crew a wealth of operating information.
- As the train moves down the track, the I-ETMS on-board computer, with the aid of an on-board geographic database and global positioning system, continuously calculates warning and braking curves based on all relevant train and track information including speed, location, movement authority, speed restrictions, work zones, and consist restrictions.
- I-ETMS communicates with wayside devices checking for broken rails, proper switch alignment, and signal aspects.
- All information is combined and analyzed in real time to provide a "safety net" for improved train operation.

PCJPB has a policy to implement grade crossing preemption systems as funding allows. PCJPB also identified that Caltrain has aggressively pursued safety upgrades including signage, pavement markings, and medians at most vehicular and pedestrian crossings. Caltrain uses a hazard analysis tool that is updated periodically to determine whether a particular crossing will receive upgrades (Bouchard 2020, as cited in Section 3.11 of the Final EIR/EIS).

For the project within the Caltrain corridor from south of Tamien Station to Scott Boulevard, as part of Alternative 4, the Authority will include the following features at the at-grade crossings at West Virginia Street and Auzerais Avenue:

- Installation of four-quadrant gates with new train detection and control equipment
- Addition of railroad preemption connected to adjacent traffic signals and integration with Caltrain signal operations, if feasible

Because these two at-grade crossings are within the Caltrain corridor, it is possible that railroad preemption (if feasible) may be installed by PCJPB as part of its other work; in this case, the Authority would fund the improvement and PCJPB would install and operate.

### **Comments about At-Grade Crossings at Specific Locations**

Detailed comments about the specific configuration of each at-grade crossing have been noted. The Applications (A, A1, B, C, etc.) identified on the drawings in Volume 3, Preliminary Engineering for Preliminary Design show different configurations of streets (with differing number of lanes) crossing three railroad tracks. The Applications also show different scenarios where streets (with differing number of lanes) are in close proximity to the adjacent tracks. These Applications were assigned to each at-grade crossing. Each Application lists the existing and proposed improvements. The various Applications would increase at-grade crossing safety by (1) adding two vehicle arm exit gates to achieve a four-quadrant gate system, (2) adding pedestrian arm and swing gates for sidewalks, (3) adding median channelizers to prevent or deter motorists from jumping the queue when the gates are down, and (4) adding traffic detector loops where crossings are adjacent vehicle traffic signals to allow for signal interconnection. Appendix 2-A, Road Modifications and Crossings, lists the type of four-quadrant gate application by location.

<sup>9</sup> This is a generic description from the Wabtec website; the system features for the Caltrain corridor may vary from those described.



The Authority will work with California Public Utilities Commission and local jurisdictions during detailed design (post-Record of Decision) to address specific concerns at specific locations.

## Conclusion

The Authority will work with local authorities and Caltrain to install the safety improvements included as part of the HSR project. The Authority will continue to monitor safety conditions along the portions of the project section where it will be the host railroad and will coordinate with PCJPB concerning safety conditions for HSR operations within the Caltrain corridor.

The HSR project will meet and/or exceed federal safety requirements for train operations relative to at-grade crossings within areas where the Authority will be the host railroad because the project will upgrade existing at-grade crossings through installation of four-quadrant gates, median channelization, integration of at-grade crossing gate functions with nearby traffic signals, intrusion detection, and integrated train control and signal systems. The Authority will work with Caltrain regarding safety in the Caltrain Corridor, where Caltrain is the host railroad. With these upgrades, the Draft EIR/EIS concludes that the safety impact relative to at-grade crossing operations would be less than significant under CEQA and would not be a substantial adverse effect under NEPA.

Additional clarifications have been added to Chapter 2 in the Final EIR/EIS with regard to the safety improvements relative to at-grade crossings.

### 17.8.2 SJM-Response-SS-2: Emergency Vehicle Response Times

*Commenters expressed concern about the potential delay in emergency vehicle response times due to the HSR project, particularly in relation to increased gate-down time due to additional train crossings of at-grade crossings with Alternative 4. Some commenters questioned the rationale for the 30-second delay significance threshold. Some commenters state that some of the mitigation is already in place, is being deferred, will not be effective, and/or the Authority should fund operations of a new fire station (not just construction). Some commenters also requested grade separations to be included as part of Alternative 4 to address this concern.*

## Draft EIR/EIS Analysis

Section 3.11, Safety and Security, in the Draft EIR/EIS analyzes the potential delay in emergency vehicle response time for all alternatives due to (1) increased station vehicle traffic and associated roadway congestion; (2) narrowing of Monterey Road in south San Jose with Alternatives 1, 2, and 3; and (3) increase in gate-down time due to additional train crossings of at-grade crossings with Alternative 4.<sup>10</sup> The Draft EIR/EIS identified that impacts before mitigation would be significant at certain locations (as discussed in Section 3.11, Impact S&S#4 (Continuous Permanent Impacts on Emergency Access and Response Times) and as shown in Figure 3.11-10) in San Jose, Morgan Hill and Gilroy. Mitigation identified includes Mitigation Measure SS-MM#3 and SS-MM#4.<sup>11</sup> Specifics of this mitigation are discussed below. The Draft EIR/EIS concludes that the significant impacts can be reduced to a less-than-significant level with implementation of the identified mitigation.<sup>12</sup>

## Significance Threshold

<sup>10</sup> Increased gate-down time at the at-grade crossings due to the increased number of trains can affect emergency vehicle response times in two ways: (1) if the crossing gate is down, it will delay an emergency vehicle that needs to cross the tracks; (2) crossing gates that are down periodically throughout the traffic peak hours can increase traffic congestion, which can also exacerbate emergency vehicle response times.

<sup>11</sup> For Alternative 4 only, as described in Section 3.11, Safety and Security, certain site-specific traffic mitigation measures would be required if there were still emergency vehicle response delays greater than the 30-second threshold after implementation of mitigation measures SS-MM#3 and SS-MM#4.

<sup>12</sup> The Draft EIR/EIS also notes that there may be significant unavoidable impacts if affected local jurisdictions choose not to construct and operate the improvements included in the mitigation (the mitigation obligates the Authority to fund the construction of improvements, but operational costs would need to be funded by local jurisdictions).



The rationale for the 30-second delay significance threshold for emergency vehicle response analysis is discussed in Draft EIR/EIS Section 3.11.4.5, Method for Determining Significance under CEQA (specifically, footnote 9 on page 3.11-16 of the Draft EIR/EIS). For the purposes of the analysis, inadequate emergency access was defined as either a substantial blockage of physical access for emergency response purposes or a substantial increase in emergency response times (defined as greater than 30 seconds). While there are local standards for emergency vehicle response time, there are no established state or federal emergency vehicle response time standards, and analysts were not able to identify specific thresholds previously used under CEQA to evaluate this effect.<sup>13</sup> The 30-second criterion was selected on the basis of several considerations: (1) analysts reviewed local emergency management agency standards for response times (as discussed in Section 3.11 of the Draft EIR/EIS), of which the shortest times were around 5 minutes. Thirty seconds—or 10 percent of 5 minutes (300 seconds)—was considered to represent a substantial delay in emergency response time; and (2) NEPA effects are identified in Section 3.2 of the Draft EIR/EIS for signalized intersections with congested conditions (defined as LOS E or F) where the project would result in 4 seconds of additional delay. Because an emergency vehicle route across the railroad is likely to encounter anywhere from two to six intersections affected by gate-down time, a 30-second delay would include the collective effects of up to seven intersections (7 intersections times 4 seconds = 28 seconds).

### **Proposed Mitigation**

The Draft EIR/EIS includes two mitigation measures to address emergency vehicle response time delays.

Mitigation Measure SS-MM#3 includes the installation of signal priority for emergency vehicles at certain Monterey Road intersections in south San Jose.<sup>14</sup>

Mitigation Measure SS-MM#4 includes a variety of improvements to separately address impacts relative to traffic congestion around the San Jose Diridon Station and Gilroy Station (all alternatives for Diridon Station and Alternatives 1, 2, and 4 for Gilroy Station) and to address impacts relative to increased gate-down time (Alternative 4 only).

For the two station areas, the Authority contractor would develop an emergency vehicle priority plan and install emergency vehicle priority treatments with City of San Jose or City of Gilroy approval. With signal priority, delay impacts related to congestion around the two stations are expected to be reduced to less than 30 seconds, a less than significant impact under CEQA and not a substantial adverse effect under NEPA.

For the locations where the EIR/EIS identified there may be significant delays to emergency vehicle response times, the Authority would conduct a baseline monitoring study to determine baseline conditions for travel times without HSR operations. Thereafter, the Authority would conduct monitoring approximately 6 months after initial HSR operations and annually thereafter for 3 years.<sup>15</sup> Since full operations may not occur for years, the Draft EIR/EIS has been clarified to require this regime of monitoring after increases in HSR operations up to the full operation levels noted for 2040 in the EIR/EIS. An Emergency Vehicle Priority Treatment Plan would be developed relative to emergency vehicle response times for at-grade crossing locations where an

---

<sup>13</sup> Analysts reviewed prior EIR/EISs and contacted experienced transportation analysts among the project team and could not identify any other specific quantitative thresholds used to evaluate this impact.

<sup>14</sup> The City of San Jose commented that it has installed signal priority at 900 locations in San Jose and that this mitigation will not improve conditions. The City did not specifically identify if signal priority is installed at all of the proposed locations identified in the mitigation. The City is correct that no additional benefit would occur at locations that already have signal priority. If there are any remaining locations without signal priority of those identified in the mitigation measure, there would be additional benefit to emergency vehicle response times.

<sup>15</sup> As discussed in the Draft EIR/EIS, initial HSR operations would be more limited in scope than full operations expected by 2040. Chapter 2 of the Draft EIR/EIS identifies that initial operations would include a maximum of two trains pphpd, which corresponds to up to four one-way trains per hour or every 15 minutes on average. The project would have up to seven trains pphpd, which corresponds to up to 28 one-way trains per hour or every 2 to 3 minutes on average at full service by 2040. The intent of monitoring initial operations to identify the potential need for emergency vehicle response time improvements will be able to identify needs early enough to be in place prior to full operations

increase in emergency response times of 30 seconds or more above baseline travel time would occur due to HSR service, as indicated by either monitoring of initial service or predicted for future HSR service increases based on evaluations of the likely future effects based on the monitoring of initial service and the planned future HSR service levels. The performance standard for the plan is to reduce HSR train operation effects on emergency vehicle response time to less than 30 seconds.

Various commenters expressed concerns regarding different aspects of Mitigation Measure SS-MM#4, which applies when impacts exceeding the 30-second threshold occurred, because the commenters noted that the mitigation does not reduce the delay at the at-grade crossings themselves. While it is correct that SS-MM#4 does not reduce the delay at the at-grade crossings themselves, the different aspects of the mitigation would reduce the delay of the emergency vehicle response time, which is the identified concern. The following describes the benefits in different parts of Mitigation Measures SS-MM#3 and SS-MM#4 in reducing delays in emergency vehicle response time and also addresses certain specific comments on aspects of the mitigation.

- **Emergency vehicle preemption equipment at traffic signals**—The provision of emergency vehicle priority at nearby traffic signals would help emergency response times after the train has passed.
- **Route-based traffic signal priority control systems**—The provision of emergency vehicle priority at traffic signals along their response route away from the at-grade crossing would help emergency response times for the rest of their route.
- **Emergency vehicle and transit queue bypass lanes**—The provision of emergency vehicle queue bypass lanes along their response route away from the at-grade crossing would help emergency response times for the rest of their route.
- **Roadway capacity and operational improvements to facilities paralleling the rail line to improve access to adjacent grade-separated rail crossings**—Improvements to routes to grade-separated rail crossings will reduce the response times along alternative routes to the at-grade crossing, which will help reduce response times.
- **Construction of new fire stations to reduce fire station response times in affected areas**—Comments noted that relocation of existing stations may reduce existing service in areas further from the new location. Comments also expressed concern about the need to purchase additional fire station equipment and fund the ongoing cost of staffing an additional station and that this may not be feasible for local jurisdictions. Mitigation Measure SS-MM#4 does not propose relocation of existing stations. Instead it proposes the construction of new fire stations.<sup>16</sup> Thus, if new fire stations are built this would not result in reduction to other service areas. If necessary, as part of this mitigation, the Authority would fund the construction of new fire stations and the initial equipment associated with the new fire stations and local jurisdictions would not incur these costs. However, the Authority cannot fund ongoing operations and maintenance of fire stations due to limitations on the Authority's ability to fund operations and maintenance activities based on its funding sources. While HSR can provide funding for the construction of emergency vehicle response improvements, it cannot compel the City of San Jose, Santa Clara County, or the City of Gilroy to construct and operate the improvements. Therefore, the impact under Alternative 4 would be significant and unavoidable.
- **Expansion of existing fire stations to reduce fire station response times in affected areas**—The intent of this provision is that the "expansion" would include additional emergency response equipment that could expand the ability of the station to respond to multiple calls at the same time, which could reduce the delay of individual calls where existing

---

<sup>16</sup> Mitigation Measure SS-MM#1 includes the potential for local relocation of one fire station to a location nearby if necessary to provide adequate access to Monterey Road, but this relocation would not lower service to any area because the potential relocation area is very close to the current location. Mitigation Measure SS-MM#4 does not include relocation of existing fire stations.

equipment is constraining. This provision may only provide benefits in certain circumstances. Section 3.11 of the Final EIR/EIS has been clarified to describe the intent of this provision.

- **Increase in contracted first responder ambulance services to reduce first responder ambulance response times in affected areas**—Contracted ambulance services often patrol and/or temporarily stage themselves on streets in response areas as opposed to only at fixed bases of operations. An increase in ambulance services would allow for patrol or temporary staging on multiple sides of the railroad alignment, which could help to reduce emergency response times and increase the ability to respond to multiple calls.

With the exception of the potential inability of local jurisdictions to fund ongoing fire station operations, the mitigation described above is considered feasible and would reduce emergency response times for the reasons described above.

### **Grade Separations as Mitigation**

Comments state that the Authority should implement grade separations at at-grade crossings to address emergency vehicle response impacts at certain locations in San Jose, Morgan Hill, and Gilroy.

As an alternative to the specific mitigation strategies noted above, as described in Mitigation Measure SS-MM#4, the Authority and a local agency may reach a mutual agreement to have the Authority make an in-lieu payment toward other infrastructure projects including nearby grade separation projects. The in-lieu payment would be the capital contribution that the Authority would have otherwise made to one or more of the above emergency vehicle priority treatment strategies.

Please also see SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations, for further discussion.

## **17.9 Agricultural Resources Standard Responses**

### **17.9.1 SJM-Response-AG-1: Temporary and Permanent Disruption of Agricultural Infrastructure Serving Important Farmland as a Result of Project Construction**

*Multiple comments expressed concern regarding disruption of agricultural infrastructure, including energy and utilities, irrigation facilities, drainage facilities, and roads, that could result from construction of the San Jose to Merced Project Section. These comments included concern that agricultural water supply could be disrupted, agricultural infrastructure such as irrigation facilities could be damaged during construction, temporary disruption of drainage facilities could result in impounding irrigation and flood waters on productive agricultural land, temporary and permanent road closures and permanent road modifications may impair the ability of agricultural operators to access their parcels in a timely manner, and construction of the embankment would create two remnant parcels separated from each other.*

As discussed in Impact AG#4 and Impact AG#5, construction of the HSR project would result in both temporary and permanent disruption of existing infrastructure on agricultural lands. This could include utility services (including power supplies), irrigation systems (including distribution lines, canals, and gravity-flow systems), drainage systems, and road access. IAMFs incorporated into the design of the project would largely avoid temporary and permanent disruptions to utilities, irrigation infrastructure, and access (road) infrastructure.

#### **Temporary Disruption of Agricultural Infrastructure Serving Important Farmland**

Temporary disruption to agricultural infrastructure would include temporary disruption of energy and utility services, irrigation facilities, drainage facilities, and road access.

Construction in the right-of-way would require the temporary shutdown of aboveground, below-ground, or overhead electrical transmission lines; natural gas transmission pipeline facilities; petroleum product conveyance facilities; and irrigation infrastructure. Shutdowns could interrupt utility services to agricultural customers, among others. Table 3.14-10 of the Draft EIR/EIS shows

the number of electrical lines and canals/pipelines affected by each alternative. For disruptions to utilities and energy infrastructure, including that serving agricultural land, PUE-IAMF#4 would require the contractor to coordinate with service providers. Through this coordination, the contractor would be able to minimize or avoid interruptions to utility and energy services. PUE-IAMF#3 would require the contractor to notify the public of unavoidable construction short-term interruptions to utility service through communications media in advance of planned construction activities. This notification would provide agricultural operators with notice to plan in advance for outages. For required temporary construction disruptions to irrigation facilities, PUE-IAMF#2 would require the contractor to verify that a new irrigation facility is operational prior to disconnecting the original facility, where relocation of a facility is necessary. Because the requirement provides that new irrigation facilities be operational before disconnecting the original facility, there would be no disruption to agricultural productivity as a result of lack of irrigation.

Mitigation measures were proposed to address identified significant impacts. Mitigation Measure AG-MM#5 would convert the embankment design to an aerial guideway near Casa de Fruta (from Station 3148+60 to Station 3154) to avoid impacts on irrigation infrastructure. Further, Mitigation Measure AG-MM#4 would require the construction contractor to verify that a replacement agricultural drainage facility is operational prior to disconnecting the original facility. This requirement would result in minimal interruptions to drainage infrastructure.

In addition, the project would require temporary construction easements and temporary closures of parking areas or roadway travel lanes, and construction of overcrossings and interchanges. These road closures and temporary road relocations could result in delays and limited access to agricultural infrastructure, including limitations to existing livestock and equipment crossings. Reconductoring of the electrical line could also occasionally necessitate short-term road closures, which could also result in delays and limited access to agricultural infrastructure. For temporary construction disruptions to access (road) infrastructure, TR-IAMF#2 would require the identification of detour routes, temporary signage, advanced notification of temporary road closures, and other measures to maintain traffic flow and avoid delays. These measures would provide for continued access to irrigation infrastructure, enabling ongoing access to irrigation canals. With ongoing access during construction, maintenance activities for irrigation canals would not be interrupted. Road closures as a result of construction in agricultural areas would be coordinated with local and state agriculture and trucking agencies in advance of the closures to minimize or avoid disruptions to agricultural activities, particularly during June through September (i.e., peak harvest season in the resource study area). In addition, AG-IAMF#5 would require the Authority to coordinate with agricultural property owners or leaseholders to provide temporary livestock and equipment crossings. These temporary crossings would allow routine operations, including movement of equipment and livestock, and normal business activities to continue during project construction. This measure would allow for continued agricultural activity on farmland that is not used for temporary construction or acquired for permanent right-of-way.

### **Permanent Disruption of Agricultural Infrastructure Serving Important Farmland**

Permanent disruption to agricultural infrastructure would include permanent relocation of some irrigation facilities and agricultural drainage facilities and closure or modifications to some roads.

Relocated irrigation and drainage facilities would need to have new access built at the same time the facilities are made operational in order not to disrupt agricultural operations. Where irrigation facilities need to be relocated, except for at an identified site near Casa de Fruta (discussed below), new irrigation facilities would be installed and operational before existing facilities would be disconnected (PUE-IAMF#2).

Relocation of major agricultural drainage facilities could affect Important Farmland. Loss of access to major agricultural drainage infrastructure could result in increased nutrient retention in soil, higher soil salinity, and standing water as a result of perched groundwater that could damage root systems.

Mitigation measures were proposed to address identified significant impacts. At the identified site near Casa de Fruta, PUE-IAMF#2 would be ineffective because the embankment design would

permanently interfere with multiple irrigation lines. As a result, the alternatives would result in conversion of Important Farmland to nonagricultural use at the identified site. Mitigation Measure AG-MM#5 would convert the embankment design to an aerial guideway near Casa de Fruta (from Station 3148+60 to Station 3154) to avoid impacts on irrigation infrastructure. In addition, Mitigation Measure AG-MM#4 would require the construction contractor to verify that a replacement agricultural drainage facility is operational prior to disconnecting the original facility, where feasible. This requirement would result in minimal interruptions to drainage infrastructure.

Road closures and permanent road modifications could limit or eliminate access to fields, as well as irrigation canals or ditches used for irrigation needs and maintenance activities. These closures and modifications could disrupt basic agricultural activities, such as managing soil, sowing, planting, and harvesting. Table 3.14-10 of the Final EIR/EIS shows the number of permanent road closures on agricultural land by alternative, and Table 3.14-11 shows the number of permanent modifications to farm roads by alternative. To address potential permanent disruptions to road access, the Authority would provide for road crossings to be spaced at no greater distance than 2 miles. In addition, AG-IAMF#6 would require the Authority to coordinate the final alignments of affected access roads with owners of land in agricultural use. The Authority also would provide equipment crossings to minimize long-term impediments to routine agricultural operations and normal business activities.

Where partial property acquisitions would result in remnant agricultural parcels, under Mitigation Measure AG-MM#3 the Authority and the construction contractor would evaluate, with property owner's input, the potential for modified access to allow continued use of agricultural lands and facilities. The contractor would prepare a technical memorandum for Authority review and approval detailing what measures were implemented to address severed parcels, the contractor's outreach to affected property owners, and the evaluation results. Modified access could include the design of overcrossings or undercrossings to allow farm equipment passage.

These IAMFs and mitigation measures would minimize interruptions to utilities and irrigation infrastructure and access (road) infrastructure, thereby minimizing any effect on agricultural productivity. As such, Important Farmland is unlikely to be converted to nonagricultural use as a result of disruptions to agricultural infrastructure.

### **17.9.2 SJM-Response-AG-2: Farmland Impacts—Remnant Parcels**

*Multiple comments expressed concern regarding the loss of agricultural farmland that could occur from the creation of remnant parcels as a result of construction of the project. These included concerns that agricultural production would be less efficient and potentially less economically viable on remnant parcels than on original parcels.*

The project would result in the creation of remnant parcels of Important Farmland due to severance. Some parcels could be severed from a larger parcel because the HSR right-of-way would divide the parcel. Other remnant parcels could be created when roadway access is permanently restricted or eliminated as a result of project construction. Impacts related to loss of roadway access are discussed under SJM-Response-AG-1: Temporary and Permanent Disruption of Agricultural Infrastructure Serving Important Farmland As a Result of Project Construction. This response addresses acreage of Important Farmland that would be converted as a result of such severance.

Two types of remnant parcels would be created by project construction, those that are viable to remain in agricultural production and those that are considered nonviable for continued agricultural production because of a lack of access, insufficient size, lack of farmable shape, or location adjacent to nonfarmable land. Such nonviable remnant parcels would be acquired by the Authority. The estimated acreage of nonviable Important Farmland remnant parcels ranges from 147 acres (Alternative 4) to 253 acres (Alternative 3).

Analysts conducted a parcel-by-parcel review, first identifying severed parcels, based on whether the HSR project right-of-way or associated road closures would divide a parcel into multiple portions, creating one or more remnant parcels. After identifying severed parcels and the resulting remnant parcels, real estate specialists reviewed each remnant parcel to determine



whether it lacked the size, shape, or location adjacent to farmable land that would make it amenable to consolidation with adjacent farmland. The primary criteria related to remnant parcel size—remnant parcels 20 acres or less were assumed to have the potential to become unfarmable—and whether the remnant parcel was adjacent to other farmland with which it could be consolidated.

Two types of remnant parcels were identified that would be viable for continued agricultural production. Larger remnant parcels greater than 20 acres with access, regardless of shape, were assumed to still be viable for agricultural activities. Smaller remnant parcels that were directly adjacent to other Important Farmland parcels were assumed to have potential to remain in agricultural production. An IAMF included as part of the project (AG-IAMF#3) includes a farmland consolidation program. The program will provide for continued agricultural use on the maximum feasible amount of the remnant parcel resulting from implementation of the HSR project by facilitating the sale of remnant parcels to neighboring landowners of agricultural land. The consolidation program is a realistic commitment by the Authority to help ensure continued agricultural use on remnant parcels. The consolidation program also is consistent with programs used for other linear transportation facilities (e.g., projects sponsored by Caltrans). Such viable remnant parcels were not included in the acreage of remnant parcel calculations and accordingly were not added to HSR's acquisition area.

However, based on the remnant parcel evaluation criteria (i.e., lack of access, size, shape, or location), analysts determined that some remnant parcels were not viable for continued agricultural production by the existing owner or adjacent owners. Examples of remnant parcels determined to be nonviable include, for example, sliver-shaped or corner remnant parcels smaller than 20 acres that cannot be consolidated with adjacent parcels because of intervening rail alignments or roads.

Mitigation Measure AG-MM#1 requires that the Authority (in partnership with the California Department of Conservation) acquire conservation easements to protect an equivalent amount of Important Farmland from future conversion. This measure requires a replacement ratio of not less than 0.5:1 for Important Farmland that is indirectly converted through parcel severance and other indirect impacts. The Authority will work with local, regional, and state organizations and agencies to identify suitable land in the region, as well as willing landowners, and establish agricultural conservation easements on the basis established in Mitigation Measure AG-MM#1 to provide for permanent protection and long-term stewardship of working agricultural lands. Even with this commitment, the Authority recognizes that the impacts cannot be fully mitigated.

The analysis of parcel severance (including nonviable remnant parcels) was conducted for the purpose of satisfying CEQA and NEPA by describing the nature and extent of the impact, focusing on the topics of Important Farmland conversion (Section 3.14, Agricultural Farmland, of the Draft EIR/EIS) and social/economic effects (Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS). Such analysis is not, however, assumed to be adequate for the real estate transactions that would occur during the right-of-way acquisition process. More detailed parcel-specific analysis would take place during the appraisal process before property acquisition. This analysis would be consistent with the Uniform Relocation Assistance and Real Property Acquisition Policies Act, which establishes minimum standards for the treatment and compensation of individuals whose real property is acquired for a federally funded project (see Volume 2, Appendix 3.12-A, Relocation Assistance Documents, for more information). Additional information about acquisition, compensation, and relocation assistance is available by request at the Authority's website: [http://www.hsr.ca.gov/Programs/private\\_property.html](http://www.hsr.ca.gov/Programs/private_property.html).

Responses to comments regarding the interrupted access to remnant parcels is discussed under SJM-Response-AG-1: Temporary and Permanent Disruption of Agricultural Infrastructure Serving Important Farmland As a Result of Project Construction.



### 17.9.3 SJM-Response-AG-3: Wind Effects—Dust Deposition and Pesticide and Herbicide Drift on Adjacent Important Farmland

*Multiple comments expressed concerns regarding application of herbicide and pesticide during construction and operation of the project and drift of dust, pesticides, and herbicides as a result of project construction and operation. Concerns include decrease in agricultural productivity as a result of deposition of dust on adjacent fields and the potential for herbicides used for weed control during project construction and operation to compromise Certified Organic status of adjacent fields in organic agricultural production.*

Airborne materials such as dust, pesticides, and herbicides have potential to affect agricultural productivity on adjacent parcels of Important Farmland if carried by wind. Deposition of dust can reduce productivity by interfering with photosynthesis and creating an environment favorable to pests, in particular spider mites (Authority 2012, as cited in Section 3.14, Agricultural Farmland, of the Draft EIR/EIS; see also Volume 2, Appendix 3.14-D, Induced Wind Impacts: Effects on Pollination; Blossoms and Dust). Pesticide and herbicide drift to adjacent parcels has potential to adversely affect agricultural productivity, particularly when the adjacent parcel has Certified Organic status. Additionally, MM-BIO#2, Prepare and Implement a Weed Control Plan, would establish approaches to minimize and avoid the spread of invasive weeds during ground-disturbing activities during construction, operations, and maintenance.

#### Dust Deposition

Construction activities, such as grading and movement on staging areas and temporary access roads, have potential to increase airborne dust. In addition, project operation has potential to raise dust during maintenance activities.

During project construction, contractors would control fugitive dust through compliance with requirements of the California Air Resources Board and San Joaquin Valley Air Pollution Control District permits (Volume 2, Appendix 3.14-D, page 4). Such measures may include watering exposed surfaces. Minimizing construction-caused airborne dust would minimize impacts of dust on crop productivity on Important Farmland.

During project operation, high train speeds could increase dust generation. In order to minimize dust generation, maintenance would be required to minimize dust creation so that induced wind would not cause the dust to drift. During the right-of-way process, revised dust plans would be developed (Volume 2, Appendix 3.14-D, page 4).

#### Pesticide and Herbicide Drift

Induced wind from the HSR train could cause pesticides and herbicides applied to one parcel to drift to an adjacent parcel (Authority 2012, as cited in Section 3.14 of the Draft EIR/EIS; see Volume 2, Appendix 3.14-D). In addition, some of the agriculture in production adjacent to the resource study area is organic, associated with a 3-year certification period. Drift of pesticide and herbicide used during construction at construction sites and maintenance activities along the HSR corridor could compromise the organic certification of these farms, undermining their viability.

Existing laws prohibit drift from pesticide applications off the parcel(s) where the pesticide is applied. Volume 2, Appendix 3.14-D notes (page 4) that current pesticide application practices include both ground and aerial applications. These practices, including limiting application of pesticides to times when winds are below 5 to 10 mph, are presently used successfully for application of pesticides in areas with transportation routes (roads, highways, and railroads). Pesticide application along the San Jose to Merced Project Section would be similar to other linear transportation routes. The primary difference is that the HSR would induce wind. Commenters expressed concern that HSR-induced wind could cause pesticides to drift to an adjacent field. However, the wind generated by the passing train is less than 5 to 10 mph at the edge of the right-of-way, so any pesticides used to control weeds within the right-of-way would not blow onto adjacent agricultural parcels (page 2 of Volume 2, Appendix 3.14-D). Therefore, operation of the project is not expected to exacerbate pesticide drift.

In addition, it is possible that herbicides would be used at construction sites. Impact AG#7, Permanent Induced Wind Interference with Agricultural Activities on Important Farmland, of the Draft EIR/EIS was revised to mention herbicide application during project construction. As described in Impact AG#1 on page 3.14-28 in the Draft EIR/EIS, some Important Farmland would be used for construction of the project. Pursuant to AG-IAMF#1, all construction access, mobilization, material laydown, and staging areas on Important Farmland would be returned to a condition equal to the pre-construction staging condition. For any Important Farmland with Certified Organic status at the time of construction, restoration would include restoring the land so that it can receive Certified Organic status. Implementation of Mitigation Measure BIO#2, Prepare and Implement a Weed Control Plan, would further minimize any effects of herbicide application during the construction phase. The CEQA conclusion for this impact was revised to recognize that implementation of Mitigation Measure BIO#2 would further reduce risk of spread of herbicide during project construction.

## **17.10 Cultural Resources**

### **17.10.1 SJM-Response-CUL-1: Baseline for Identification of Historic Properties**

*Several commenters noted concern for details regarding treatment of properties that may turn 50 years of age between 2017 and completion of the project.*

The project's environmental baseline for analysis across all resources types is 2016–2017, which reflects the project's Notice of Intent and Notice of Preparation. In accordance with the project's Section 106 Programmatic Agreement, subsequent memoranda of agreement (MOA) would provide a provision for the development and implementation of a post-review identification and evaluation effort as applicable to the undertaking. Please see EIR/EIS Volume 2, Appendix 3.17-D, Programmatic Agreement Among the FRA, the ACHP, the SHPO, and the Authority Regarding Compliance with Section 106 of the NHPA, As It Pertains to the California High-Speed Rail Project. The project's archaeological and built environment treatment plans would also address the identification and treatment of historic properties that may turn 50 years of age between 2017 and the completion of the project.

### **17.10.2 SJM-Response-CUL-2: Changes to the Archeological Survey Report**

*Several commenters suggested revisions to the Archeological Survey Report (ASR; Authority 2019b, as cited in Section 3.17, Cultural Resources, of the Draft EIR/EIS).*

The Authority consulted with the California State Historic Preservation Office (SHPO) on the technical findings in the ASR, including several workshop meetings to preview eligibility determinations. The Authority also consulted on the Section 106 finding of effects on archaeological resources. Please refer to the consulting parties record in EIR/EIS Volume 2, Appendix 3.17-A, Correspondence. The SHPO concurred with the identification of archaeological historic properties as represented in the ASR on August 27, 2019, as well as the finding of effects on those historic properties, on March 27, 2020. The ASR was circulated to Section 106 consulting parties for review, and those comments were considered for revisions made prior to submittal to SHPO. Please refer to the agency and interested parties outreach record in EIR/EIS Volume 2, Appendix 3.17-A and ASR Appendix C. Based on the detailed technical analysis presented in the ASR, as well as the input provided by California's SHPO, the Authority contends that there is sufficient substantial evidence to support the findings presented in the EIR/EIS. No further revisions to the ASR are warranted.

### **17.10.3 SJM-Response-CUL-3: Changes to the Historic Architectural Survey Report**

*Several commenters suggested revisions to the Historic Architectural Survey Report (HASR; Authority 2019a, as cited in Section 3.17, Cultural Resources, of the Draft EIR/EIS).*

The Authority consulted with the California SHPO on the technical findings in the HASR, including several workshop meetings to preview eligibility determinations. The Authority also consulted on the Section 106 finding of effects on historic architectural resources. The SHPO concurred with

the identification of historic architectural resources as represented in the HASR on July 12, 2019, as well as the finding of effects on those historic properties, on March 27, 2020. The HASR was circulated to Section 106 consulting parties for review, and those comments were considered for revisions made prior to submittal to SHPO. Please refer to the agency and interested parties outreach records in EIR/EIS Volume 2, Appendix 3.17-A, Correspondence. Based on the detailed technical analysis presented in the HASR, as well as the input provided by California's SHPO, the Authority contends that there is sufficient substantial evidence to support the findings presented in the EIR/EIS. No further revisions to the HASR are warranted.

#### **17.10.4 SJM-Response-CUL-4: Continued Tribal Consultation**

*Several commenters refer to the need for tribal consultation and impacts on indigenous sites.*

The Authority is currently in ongoing confidential consultation with the Amah Mutsun Tribe. To date, this has included general informational meetings, specific consultation meetings, and outreach correspondence. Please see the tribal consultation records in EIR/EIS Volume 2, Appendix 3.17-B, Cultural Resources—San Jose to Merced Project Section Tribal Outreach and Consultation Efforts 2009–2018. The Authority will continue to discuss concerns throughout project planning and development of the Section 106 MOA and associated treatment plans (if needed). The Authority anticipates having a signed MOA prior to achieving the Record of Decision.

### **17.11 Public and Agency Involvement Standard Response**

#### **17.11.1 SJM-Response-OUT-1: Public Outreach**

*Multiple commenters were concerned with the public involvement process and suggested that the outreach was not adequate for a project of this size and scope. Several commenters requested an extension of the public comment period on the Draft EIR/EIS. Some of those requests indicated a need for at least a 30-day extension. Commenters also expressed concern regarding availability of supporting technical reports.*

Pursuant to the requirements of NEPA and CEQA, the Authority has conducted an extensive public and agency involvement program as part of the environmental review process. Public involvement and outreach included development and provision of informational materials such as fact sheets, informational and scoping meetings (including town hall meetings), public and agency meetings, meetings with individuals and groups, as well as presentations and briefings to interested and/or affected organizations and associations.

Agency involvement included agency scoping meetings, Interagency Working Group meetings with agency representatives, and other agency consultation. Tables 9-1 to 9-4 of the Final EIR/EIS list the key stakeholder outreach meetings held as part of the Authority's outreach efforts associated with the San Jose to Merced Project Section development process. Public and agency outreach also included notification and circulation of the Draft EIR/EIS. Chapter 9 of the Final EIR/EIS describes the public and agency involvement efforts conducted during the preparation, and after publication, of the Draft EIR/EIS.

#### **Requests for an Extension**

The Authority was the CEQA and NEPA lead agency for the Draft EIR/EIS. As such, public noticing of the availability of the Draft EIR/EIS for public review was conducted by the Authority.

The San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS was initially circulated for 45 days as required by CEQA (CEQA Guidelines §§ 15080–15088). The CEQA Guidelines provide:

*The public review period for a draft EIR shall not be less than 30 days nor should it be longer than 60 days except under unusual circumstances. When a draft EIR is submitted to the State Clearinghouse for review by state agencies, the public review period shall not be less than 45 days, unless a shorter period,*

*not less than 30 days, is approved by the State Clearinghouse.*  
(14 Cal. Code Regs. § 15105)

Likewise, the Authority, in its role as NEPA lead agency, circulated the Draft EIR/EIS consistent with Section 13(c)(9) of the FRA Procedures for Considering Environmental Impacts, which provides:

*The Draft EIS shall be made available for public and agency comment for at least 45 days from the Friday following the week the draft EIS was received by EPA [U.S. Environmental Protection Agency]. The time period for comments on the draft EIS shall be specified in a prominent place in the document, but comments received after the stated time period expires should be considered to the extent possible. (64 Fed. Reg. 101, page 28545, May 26, 1999)*

The Draft EIR/EIS was originally made available for review and comment for a 45-day public review beginning on April 24, 2020, and ending on June 8, 2020, pursuant to CEQA and NEPA. In response to agency and stakeholder requests and in consideration of limitations caused by the novel coronavirus (COVID-19) pandemic, the Authority extended the comment period by 15 days to end on June 23, 2020. The Authority believes the time provided, including the 15-day comment period extension, was sufficient for the public to review and provide comments on the San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS.

#### **Circulation and Notice of Availability**

Per the requirements set out by the CEQA Guidelines Sections 15086 and 15087, the Authority provided widespread notice of the availability of the Draft EIR/EIS to ensure that members of the public; local, state, and federal agencies; and tribes had the opportunity to review and provide comments. The Authority provided broad notice of the availability of the Draft EIR/EIS in the following ways:

- Publication in the legal section of eight local newspapers, including some in Spanish, Mandarin, and Vietnamese
- E-mail to all individuals/organizations who had previously registered to receive information via e-mail about the Draft EIR/EIS
- Direct mailing to those on the project mailing list and those that had requested notice in writing
- Direct mailing to owners/occupants of property within 1,000 feet of the project alternative's footprints for unincorporated areas, within 300 feet of the project footprint for incorporated areas, and within 1,200 feet of the HSR station footprint(s)
- Direct mailing to agencies, elected officials, and tribes
- Direct mailing to schools and educational facilities within 0.5 mile of the project footprint
- Direct mailing to schools, educational facilities, and school districts within 0.25 mile of the project footprint
- Filed electronic notices with the County Clerks' Offices in Santa Clara, San Benito, and Merced Counties
- Submitted copies to the State Clearinghouse
- Publication in the *Federal Register*

The Authority provided access to the Draft EIR/EIS in the following ways: the entire Draft EIR/EIS, Volumes 1 through 3, were made available on the Authority's website; electronic media containing these documents were made available to anyone who requested them via the Authority's website, free of charge; and electronic media and printed copies were made available

for public view in the Authority's Sacramento and San Jose offices. In the months prior to the April 24, 2020 Draft EIR/EIS publication date, the Authority maintained regular contact with the repositories regarding their capacity to receive and maintain the distribution materials for public review, and electronic media and printed copies were prepared for the public libraries in the vicinity of the project. However, considering the COVID-19 pandemic, all repositories were closed or operating with limited public access in compliance with Governor Newsom's shelter in place order (Executive Order N-33-20) and applicable County Health Officer directives.

All technical reports and other documents referenced in the Draft EIR/EIS were available in electronic form by request via the Authority's website or by calling the Authority office at (800) 455-8166. These supporting documents not included in the volumes of the Draft EIR/EIS were not provided on the website because the Authority makes every effort to ensure the website and its contents meet mandated Americans with Disabilities Act requirements as per the California State-mandated Web Content Accessibility Guidelines 2.0 Level AA standard.

The Authority also facilitated awareness of the availability of the Draft EIR/EIS and the comment period in the following ways: by using mailed announcements and e-blasts, by providing information during monthly agency meetings and regular consultations, and by holding three virtual community open houses and a virtual public hearing during the 45-day review period for the Draft EIR/EIS.

The public was given the opportunity to comment on the Draft EIR/EIS in several ways. Comments could be submitted to the Authority by mailing a hardcopy letter, verbally at the public hearing, by means of e-mail, or electronically on the Authority's website. The Authority has considered all comments on the Draft EIR/EIS received during the 60-day comment period between April 24 and June 23, 2020. These comments and the Authority's responses are included in the following chapters of this Final EIR/EIS: Chapters 21, Federal Agency Comments; Chapter 22, State Agency Comments; Chapter 23, Elected Official Comments; Chapter 24, Local Agency Comments; Chapter 25, Business and Organization Comments; and Chapter 26, Individual Comments. A total of 747 submission letters (a submission letter could consist of one or multiple comments) were submitted on the Draft EIR/EIS. These submissions were provided via e-mail, via mailed letters, and via the Authority's website. Within these submission letters were approximately 4,889 individual comments.

### **Public Hearing and Meeting Notices**

The Notice of Availability (NOA), which was distributed initially on April 24, 2020, included notice of an in-person May 27, 2020, Public Hearing as well as in-person Community Open Houses on May 11, May 14, and May 18, 2020.

In addition to notification efforts described above in the Circulation and Notice of Availability section, the Authority also posted the NOA on the San Jose to Merced Project Section webpage with a link from the Authority's homepage. The Authority also issued a press release on April 22, 2020, with the specific hearing and meeting information.

After the distribution of the NOA, California Governor Gavin Newsom announced directives to address the need to slow the spread of COVID-19 in California (and globally) by prohibiting gatherings of any size. In addition, Governor Newsom issued Executive Order N-33-20, which orders all individuals living in the State of California to stay home or at their place of residence, effective immediately and until further notice. In order to comply with the Governor's directives and Executive Order N-33-20, and to protect public health, the Authority changed the traditional in-person format for the public hearing and community open houses to a "virtual" format held online and via telephone. Up-to-date information on the Public Hearing and Community Open Houses was made available on the Authority website.

To facilitate the three virtual open houses and public hearing, various publications and materials were developed in English, Spanish, Vietnamese, and Chinese. These documents included the Statewide High-Speed Rail Fact Sheets, the San Jose to Merced Project Section Executive Summary, and the NOA. In addition, the Authority website includes information about HSR, the proposed HSR route, the Authority's Business Plans since 2008, newsletters, press releases,



board of directors' meetings, recent developments, status of the environmental review process, Authority contact information, and related links. Language interpreters were available at the virtual Community Open Houses and Public Hearing.

### **Comments Received After the Comment Period**

The Draft EIR/EIS for the San Jose to Merced Project Section was circulated for public review and comment for 60 days between April 24, 2020 and June 23, 2020. There were approximately 38 comment submissions received by the Authority following the close of the comment period. While these submissions were late, they were still considered and responded to in Volume 4 of this Final EIR/EIS.

### **Comments Received on the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS**

The Revised/Supplemental Draft EIR/EIS for the San Jose to Merced Project Section was circulated for public review and comment for 45 days between April 23, 2021 and June 9, 2021. The Authority received a total of 16 comment submissions through a combination of letters and emails. These 16 submissions yielded a total of 226 discrete comments.

#### **17.11.2 SJM-Response-OUT-2: Consultation with Local Agencies and Consistency with Local Regulations**

*Some commenters claimed that the Authority has failed to consult with local agencies as required by law. Several commenters questioned the statement made in the Draft EIR/EIS that the Authority is not required to comply with local regulations for various resources.*

The Authority has consulted extensively with local government officials and local public agency staff during the planning and design of the San Jose to Merced alternatives and the development of the EIR/EIS. Chapter 9 of this Final EIR/EIS documents local public agency consultation activities from 2009 to 2020. Additionally, Section 9.4.7, Agency Meetings and Consultation, of this Final EIR/EIS summarizes the coordination efforts with cooperating agencies.

The project is being undertaken by a state agency (the Authority), and the Authority is acting as the federal lead agency pursuant to the MOU executed by the FRA and the Authority on July 23, 2019. The project must conform to the policies and objectives of the statutes and regulations under which the Authority operates, including all applicable state and federal regulations. Some commenters suggested the HSR project must conform to local general plans. Since an agency of the State of California is the project proponent, the project is not subject to local government general plan policies or zoning regulations.

Nevertheless, the Authority recognizes that the project can be most successful if designed in a manner that is as sensitive as possible to the local environment through which it must travel, while still meeting the unique design constraints of HSR service. Furthermore, through meetings with local agency staff and direct discussions with individual local government officials and staff, the Authority has endeavored to develop a project design that minimizes local impacts and is as consistent with local plans as possible. Consistent with CEQA and NEPA requirements, the project's consistency with local general plans and zoning regulations is discussed in the EIR/EIS in Section 3.13, Station Planning, Land Use, and Development, and further in Volume 2, Appendix 2-J, Regional and Local Plans and Policies, and Volume 2, Appendix 2-K, Policy Consistency Analysis. Appendix 2-K also contains a discussion of the extent to which the Authority would reconcile the project with the plan as required by 40 C.F.R. Section 1506.2(d).

#### **17.11.3 SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies**

*Commenters suggested that the Authority should work with local expert conservation agencies on wildlife issues.*

The Authority conducted extensive outreach with stakeholders, community working groups, technical working groups, and agencies as discussed in Chapter 9, Public and Agency Involvement. This chapter details the groups and agencies with which the Authority met, and Volume 2, Appendix 9-A, Public and Agency Involvement, includes more details about these



meetings, topics, and dates. Through the public comment period, many of these groups and agencies provided comments on the Draft EIR/EIS and Revised/Supplemental Draft EIR/EIS. As a result of comments and information provided, the Authority has revised portions of the Final EIR/EIS to reflect this information. The Authority will also continue to work with agencies through various permitting processes and with stakeholders, including conservation agencies, to further address their concerns.

## 18 RESPUESTAS ESTÁNDAR

### 18.1 Introducción

Durante la distribución del Borrador del Informe de Impacto Ambiental (EIR)/Declaración de Impacto Ambiental (EIS) efectuada en 2020, de conformidad con la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) y la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA), la Autoridad del Tren de Alta Velocidad de California (la Autoridad) recibió 747 presentaciones de comentarios por escrito y comentarios verbales, los cuales totalizaron 4,889 comentarios individuales. Durante la distribución del Borrador revisado/suplementario del EIR/EIS en 2021, la Autoridad recibió 16 presentaciones de comentarios que contenían 226 comentarios específicos. Muchos de los comentarios recibidos durante estos periodos de comentarios públicos plantearon cuestiones similares sobre el proyecto y sus impactos ambientales. Por lo tanto, la Autoridad ha preparado un capítulo de respuestas estándar para abordar las cuestiones planteadas con mayor frecuencia.

Las respuestas estándar que figuran en este capítulo ofrecen una respuesta completa a una cuestión, de modo tal de abordar múltiples aspectos de la misma cuestión de manera organizada en un solo lugar. Esto permite evitar la repetición de respuestas. Cuando un comentario individual plantea una cuestión analizada en una respuesta estándar, la respuesta al comentario individual incluye una referencia cruzada a la respuesta estándar correspondiente.

### 18.2 Respuestas estándar generales

#### 18.2.1 SJM-Respuesta-GEN-1: Oposición y comentarios sobre las ventajas fundamentales del proyecto

*Muchos comentaristas expresaron su oposición general al proyecto y al tren de alta velocidad (HSR) de California. Varios comentarios se referían a las ventajas fundamentales del proyecto y los comentaristas expresaron que el proyecto era innecesario y que no debería llevarse a cabo debido al costo o a la falta de financiación. Muchos comentarios expresaban preocupación general por las posibles repercusiones en una serie de temas relacionados con los recursos, incluidos los impactos en sus comunidades, la agricultura, la pesca y la vida silvestre, y la geología y la sismicidad. Los comentaristas manifestaron confusión y preocupación por el hecho de que el proyecto no es el mismo que se votó anteriormente en el marco de la Propuesta 1A, que no es necesario el proyecto o que hay mejores opciones, incluidas las opciones de transporte distintas del ferrocarril o las tecnologías ferroviarias alternativas. Varios comentaristas sugirieron que la actual pandemia mundial ha cambiado las circunstancias y, con una gran parte de la población trabajando a distancia, el Propósito y la Necesidad del HSR ya no están claros.*

Estos comentarios presentan opiniones sobre el proyecto. La CEQA y la NEPA exigen que un EIR y un EIS definitivos respondan a los comentarios responsables recibidos sobre cuestiones medioambientales (véase la Sección 15088(a) del Título 14 del Código de Regulaciones de California y los Procedimientos de la FRA para la consideración de los impactos medioambientales). Estos comentarios no abordan una cuestión medioambiental, pero se han incluido en el expediente administrativo del proyecto. A continuación, se ofrece información sobre las principales inquietudes expresadas en estos comentarios.

#### Propósito y necesidad

Tal y como se analizó en la sección 1.2, Propósito y necesidad del sistema ferroviario de alta velocidad y en la sección del proyecto de San José a Merced, de este EIR/EIS final, la población de California está creciendo rápidamente y, a menos que se identifiquen e implementen nuevas soluciones de transporte, el tránsito se congestionará cada vez más y las consecuentes demoras seguirán en aumento. El sistema HSR propuesto ofrecería a los pasajeros un costo menor que el del transporte aéreo para los mismos destinos de ciudad a ciudad y brindaría un servicio que sería competitivo con los viajes en automóvil. Aumentaría la movilidad al tiempo que reduciría la contaminación atmosférica, disminuiría la dependencia de los combustibles fósiles, protegería el medio ambiente al reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y promovería el

desarrollo sostenible en las zonas cercanas a las estaciones en comparación con las tendencias actuales. Al mejorar la conectividad, el sistema HSR impulsaría la productividad de California y mejoraría la economía. Consulte la Sección 1.2.1, Propósito del sistema ferroviario de alta velocidad; la Sección 1.2.2, Propósito de la sección del proyecto de San José a Merced; y la Sección 1.2.4, Necesidad a nivel estatal y regional del sistema ferroviario de alta velocidad en la sección del proyecto de San José a Merced.

A pesar de la drástica reducción de los viajes en transporte público y en trenes interurbanos desde marzo de 2020 debido a la pandemia, la Autoridad confía en que las previsiones de captación de pasajeros para el Sistema Ferroviario de Alta Velocidad de California que se analizan en la Sección 2.7.1, Previsiones de demanda de viajes y de pasajeros, siguen siendo válidas para su aplicación en el EIR/EIS debido al crecimiento de la población y el consiguiente aumento de la congestión del tránsito, y la naturaleza a corto plazo de los efectos de la pandemia en el tránsito y los viajes en trenes interurbanos. La experiencia de BART, el Corredor de la Península de Caltrain y las rutas del Corredor del Capitolio de Amtrak durante anteriores recesiones económicas sugiere que el tránsito y el número de pasajeros de los trenes interurbanos se recuperarán con el tiempo, en consonancia con el aumento del empleo y la reducción de los niveles de desempleo. Aunque la pandemia actual ha tenido un efecto dramático en el transporte público y en el número de pasajeros del ferrocarril a corto plazo, la Autoridad no prevé que el COVID-19 afecte significativamente a la necesidad o a la demanda de viajes asociada al sistema HSR. Teniendo en cuenta las graves limitaciones para la expansión del sistema de transporte existente, la demanda del servicio de tren HSR seguirá manteniéndose en el largo plazo a pesar de los efectos a corto plazo de la pandemia de COVID-19 en el sistema de transporte. Por lo tanto, las proyecciones de captación de pasajeros utilizadas por la Autoridad siguen siendo válidas para el propósito y la necesidad del proyecto y el análisis de los impactos y beneficios previstos del proyecto, y sería especulativo revisar las proyecciones a los efectos del análisis del Borrador del EIR/EIS basado en los niveles recientes de pasajeros de transporte público y ferrocarril a corto plazo.

### **Costos y financiación del proyecto**

Se prevé que el proyecto HSR se financie mediante una combinación de fondos federales, estatales y privados. Hasta la fecha, la Autoridad ha obtenido financiación a través de una combinación de fondos federales, estatales y privados, entre los que se incluyen: El Programa de Ferrocarriles Interurbanos de Alta Velocidad de la Administración Federal de Transporte (FRA); la Proposición 1A de California: la Ley de Bonos para un Tren Seguro, Confiable y de Alta Velocidad (Prop 1A), aprobada por los votantes del estado en noviembre de 2008; y los ingresos del sistema de límites máximos y comercio de derechos de emisión (Cap-and-Trade). *Cap-and-trade* se refiere al mecanismo basado en el mercado establecido por la Junta de Recursos del Aire de California para lograr los requisitos de reducción de GEI del Proyecto de ley de la Asamblea (AB) 32. Consulte la sección 1.1.3.1, Legislación y financiación del Estado de California, del Borrador del EIR/EIS y el plan de negocio de 2020 (Autoridad 2021, citado en el capítulo 1, Propósito, necesidad y objetivos del proyecto, del EIR/EIS final), capítulo 4: Costos y financiación para la ejecución del sistema en la fase 1, para obtener información más detallada sobre la disponibilidad actual de financiación y las opciones potenciales para la financiación futura. De la financiación prevista para el sistema HSR, el Estado de California aporta la mayor parte de las contribuciones. No obstante, fiel a las intenciones originales de la Proposición 1A, la Autoridad sigue buscando oportunidades para atraer financiación privada al sistema HSR de California.

Los sistemas HSR de todo el mundo cubren sus propios costos de funcionamiento a través de los ingresos, siendo esta una razón clave por la que 13 naciones han construido casi 10,000 millas de líneas HSR en las últimas décadas y por la que 24 países están planeando y construyendo otras 16,000 millas. El análisis financiero del sistema de California, descrito en el Plan de negocio de 2018 (Autoridad 2018a, citado en el capítulo 1 del Borrador del EIR/EIS) y en el Plan de negocio de 2020 (Autoridad 2021, citado en el capítulo 1 del EIR/EIS final), demuestra que el número de pasajeros y los ingresos cubrirían el costo de funcionamiento del sistema, lo que significa que no se necesitaría ninguna subvención operativa.

## Proposición 1A

La Proposición 1A determinó que la construcción de un sistema HSR de pasajeros para prestar servicio a las principales áreas metropolitanas era imprescindible para California. Según se describe en la Sección 1.1.3.1, Legislación y financiación del Estado de California, del Borrador del EIR/EIS, los votantes de California aprobaron la Proposición 1A en noviembre de 2008, que puso a disposición de la Autoridad \$9,950 millones en bonos para iniciar la construcción del sistema HSR. Conforme se explica en la página 2 del Plan de negocio de 2020 (Autoridad 2021, citado en el Capítulo 1 del EIR/EIS Final), a través de la iniciativa de bonos de la Proposición 1A se obtuvo el 20 % del costo del proyecto estimado en 2008. La expectativa era que el estado igualaría los fondos de los bonos con otros fondos como los estatales, locales, federales y privados. Entre 2008 y 2020, los fondos de los bonos fueron igualados. Tal como se explica en el Plan de negocio de 2020, la cantidad de fondos no es actualmente suficiente para completar la Fase 1 del proyecto HSR en su totalidad, pero es suficiente para avanzar en la misión de la Proposición 1A (Autoridad 2021, según se cita en el capítulo 1 del EIR/EIS Final). El programa HSR sigue esforzándose por ser coherente con la intención original de la Proposición 1A.

Todas las alternativas del proyecto de San José a Merced fueron diseñadas para cumplir con la directiva de la Proposición 1A de maximizar el uso de los corredores de transporte existentes. Como se explica en el Informe de Resumen del Punto de Control B de 2013, el sistema HSR "debe satisfacer la necesidad de California de un transporte confiable, de alta velocidad y con menos emisiones en forma coherente con las disposiciones de la Proposición 1A" (Autoridad y FRA 2013, citado en el capítulo 8, Alternativa Preferida, del Borrador del EIR/EIS). La coherencia con los requisitos de la Proposición 1A se utilizó como criterio principal para excluir la consideración de otras alternativas. A fin de cumplir con el propósito y la necesidad del proyecto y ser considerada para un mayor análisis en el Borrador del EIR/EIS, una alternativa tenía que ofrecer tiempos de viaje predecibles y consistentes, seguir los corredores de transporte o de servicios públicos existentes en la medida de lo posible para reducir los impactos en las comunidades y el medio ambiente, y ser financieramente viable. Las cuatro alternativas analizadas en el EIR/EIS son coherentes con los requisitos y la misión de la Proposición 1A.

## Tecnologías de transporte alternativas

En cuanto a los comentarios que sugieren otros medios de transporte o tecnologías, la Autoridad los ha considerado en análisis anteriores. Conforme lo descrito en el Resumen ejecutivo; capítulo 1, Propósito, necesidad y objetivos del proyecto; y en el capítulo 2, Alternativas, la Autoridad y la FRA decidieron previamente utilizar un proceso de revisión ambiental escalonado y prepararon el Informe de Impacto Ambiental/Declaración de Impacto Ambiental (EIR/EIS) del Programa Final para el Sistema de Tren de Alta Velocidad propuesto en California (EIR/EIS del Programa Estatal) en 2005 (Autoridad y FRA 2005, como se cita en el Resumen Ejecutivo del Borrador del EIR/EIS). El EIR/EIS del Programa Estatal analizó los impactos de la implementación del Sistema HSR de 800 millas en todo el estado y comparó esos impactos con los de una alternativa sin proyecto y una alternativa de mejorar los aeropuertos y las autopistas para satisfacer las futuras necesidades de transporte del estado. La alternativa del HSR incluía la consideración de diferentes tecnologías de trenes/tipos de vehículos, así como diferentes corredores de trazado y ubicaciones de estaciones. El objetivo del análisis era respaldar las decisiones políticas generales sobre la conveniencia de crear un sistema de tren de alta velocidad, el tipo y la ubicación. Al concluir el proceso de revisión ambiental de Nivel 1, los organismos adoptaron las siguientes decisiones de primer nivel:

- Selección de la opción de transporte: se eligió la alternativa del tren de alta velocidad en lugar de la alternativa modal (ampliación de aeropuertos y autopistas) y de la alternativa sin proyecto (no hacer nada) para satisfacer las crecientes necesidades de transporte de California.
- Selección de la tecnología del tren: se seleccionó la tecnología de rueda de acero electrificada de muy alta velocidad sobre rieles de acero, en lugar de la levitación magnética, la rueda de acero electrificada de menor velocidad sobre rieles de acero y la rueda de acero diésel de menor velocidad (no electrificada) sobre rieles de acero.

- Selección de los corredores de trazado preferidos: los corredores de trazado preferidos para la mayor parte del sistema estatal se analizarán con más detalle en el EIR/EIS de segundo nivel.
- Selección de las ubicaciones de las estaciones preferidas: las ubicaciones seleccionadas de las estaciones a lo largo de los corredores de trazado preferidos se analizarán con más detalle en el EIR/EIS de segundo nivel.
- Adopción de estrategias de mitigación: las estrategias de mitigación generales adoptadas se perfeccionarán y aplicarán en el segundo nivel, durante la planificación y el desarrollo del proyecto y la revisión ambiental.

Estas decisiones no fueron objeto de impugnación legal (FRA 2005, citado en el capítulo 1 del Borrador del EIR/EIS; Autoridad 2005, citado en el capítulo 1 del Borrador del EIR/EIS).

Según se explica en el apartado 1.2.4.1, Demanda de viajes y limitaciones de capacidad, del Borrador del EIR/EIS, el medio de transporte de mayor crecimiento para los viajes interurbanos es el ferrocarril convencional y, a falta de HSR, el automóvil seguiría siendo el medio de transporte más utilizado para los viajes interurbanos de larga distancia. A causa de las restricciones existentes para ampliar los grandes aeropuertos centrales del sur de California, se necesitarán medios de transporte terrestre de alta velocidad para aliviar la creciente demanda y las limitaciones de capacidad de los aeropuertos. El sistema HSR ofrecería una opción de transporte interurbano con un servicio frecuente y confiable a precios competitivos para la población en aumento.

Entre los objetivos del sistema HSR propuesto está el de ofrecer una interconexión con los principales aeropuertos comerciales, el transporte público y la red de carreteras. Los criterios de referencia para el análisis en el Borrador del EIR/EIS se basan en la finalización del Proyecto de electrificación del Corredor Península de Caltrain desde Scott Boulevard en Santa Clara hasta la Estación Tamien en San José. Según se describe en la Sección 1.4.1, Programa de Modernización de Caltrain, este programa electrificará y mejorará el rendimiento, la eficiencia operativa, la capacidad, la seguridad y la fiabilidad del servicio ferroviario de cercanías de Caltrain a través de la ejecución de varios proyectos clave. Estos incluyen la electrificación del corredor existente de Caltrain desde San Francisco hasta San José; la instalación de un control positivo de trenes (PTC) del sistema de señalización basado en comunicaciones, que es un sistema de señalización avanzado que incluye mejoras de seguridad exigidas por el gobierno federal; actualizaciones del sistema de señalización; y la sustitución de los trenes diésel de Caltrain por trenes eléctricos de alto rendimiento o Unidades Eléctricas Múltiples (Caltrain 2018, como se cita en el capítulo 1 del Borrador del EIR/EIS). Está previsto que la electrificación de Caltrain se complete en 2022.

Conforme a lo descrito en el capítulo 1, se estima que los desplazamientos netos entre los condados del Área de la Bahía de San Francisco (Área de la Bahía) y otras áreas aumentarán a razón de hasta 53,000 trabajadores entre 2010 y 2040 y, sin el sistema HSR, el automóvil seguirá siendo el medio de transporte más utilizado para los viajes interurbanos de larga distancia. Algunos comentaristas expresaron su preocupación por el hecho de que el sistema HSR no fuera otra cosa que otro tren diésel. El sistema HSR de California funcionará totalmente con electricidad generada a partir de fuentes renovables. Los trenes HSR no funcionarán con motores diésel. Los trenes no solo utilizarán un 100 % de energía renovable, sino que las estaciones y las instalaciones de mantenimiento han sido diseñadas para ser sostenibles (Autoridad 2020a).

En cuanto a los comentarios que afirman que el HSR es un derroche de dinero y que California debería invertir en otros medios de transporte, no hay otras opciones de transporte que puedan proporcionar la misma capacidad que el HSR para los viajes a nivel estatal. Como se indica en la hoja informativa de la Autoridad sobre la construcción, el estado necesitaría «4,300 nuevas millas de carriles de autopista, 115 puertas de aeropuerto adicionales, 4 nuevas pistas de aterrizaje de aeropuerto que cuestan más de \$158 mil millones con un costo de mantenimiento



de 50 años de más de \$132,800 millones" para ofrecer la misma capacidad que el HSR de San Francisco a Los Ángeles (Autoridad 2020b).

### **Coronavirus**

El gobernador de California, Gavin Newsom, anunció una serie de directivas para hacer frente a la necesidad de frenar la propagación del nuevo coronavirus (COVID-19) en California (y en todo el mundo), prohibiendo las reuniones de cualquier tamaño. Asimismo, el Gobernador Newsom dictó la Orden Ejecutiva N-33-20, que ordenó a todas las personas que viven en el estado de California que se queden en casa o en su lugar de residencia, excepto en circunstancias limitadas, como para realizar un trabajo esencial o para hacer compras con fines esenciales. La Autoridad reconoce la gravedad de la actual crisis sanitaria mundial y los desafíos que el COVID-19 está presentando en California. El trabajo en el sector del transporte fue identificado como uno de los 16 sectores de infraestructuras críticas en base a la Orden Ejecutiva N 33-20 de California, al que se le permitió continuar las operaciones bajo la orden del gobernador. Por esa razón, la Autoridad ha continuado trabajando en las revisiones ambientales y en la construcción de ciertos segmentos del HSR durante este Estado de Emergencia. A partir del 15 de junio de 2021, el Gobernador emitió una nueva orden de salud pública que reemplaza todas las órdenes de salud anteriores. Esta orden estableció restricciones relacionadas con el uso de mascarillas y los mega-eventos y puso fin a las restricciones relacionadas con el distanciamiento físico, los límites de capacidad de las empresas y el sistema de niveles de riesgo del condado.

### **Comunidades**

En cuanto a los comentarios que expresan una preocupación general por los impactos en sus comunidades, las alternativas del tramo del proyecto de San José a Merced se encuentran dentro o en las proximidades de las siguientes ciudades y comunidades: Santa Clara, San José, South San José, Morgan Hill, San Martín, Gilroy, Santa Nella, Volta, Los Baños, y áreas no incorporadas del Condado de San Benito, el Condado de Santa Clara y el Condado de Merced. Los trazados de las cuatro alternativas generalmente siguen los corredores de transporte existentes y no supondrían nuevas divisiones de las comunidades o vecindarios existentes. La construcción del proyecto interrumpiría el acceso a las residencias, los negocios y las instalaciones comunitarias y públicas y tendría impactos localizados en el transporte, el ruido y las vibraciones, la seguridad y la calidad visual. La sección 3.12.6.2, Alteración o división de las comunidades existentes, del Borrador del EIR/EIS ofrece un análisis de los impactos temporales y permanentes en las comunidades a causa de la construcción y el funcionamiento del proyecto. Este análisis incluye impactos relacionados con el ruido y la vibración; el transporte; la seguridad; los parques, las instalaciones recreativas y los espacios abiertos; y la estética y la calidad visual. La Autoridad entiende que estos impactos son de especial interés para los comentaristas. Cada uno de estos temas se analiza en detalle en sus respectivas secciones dentro del Borrador del EIR/EIS, y la Autoridad ha identificado medidas de mitigación para evitar, reducir o compensar los impactos. Las diferencias comparativas entre las cuatro alternativas con respecto a la división de la comunidad y el desplazamiento de residencias y negocios se describen en la Sección 3.12, Socioeconomía y comunidades.

### **Agricultura**

En cuanto a los comentarios que expresan una preocupación general por los recursos agrícolas en el área del proyecto, consulte la Sección 3.14, Tierras de cultivo agrícola, del Borrador del EIR/EIS para un análisis detallado de los impactos en la agricultura y la ganadería. La Autoridad se ha comprometido a trabajar con los organismos locales, estatales y federales, así como con las partes interesadas locales, para desarrollar un sistema de ferrocarril de alta velocidad que preserve los espacios abiertos y los recursos ambientales, como las tierras agrícolas, que hacen de California un lugar privilegiado. El 15 de noviembre de 2012, la Junta Directiva de la Autoridad aprobó un acuerdo con el Departamento de Conservación de California sobre un proceso de preservación agrícola. Este acuerdo estableció un proceso para identificar terrenos agrícolas aptos para la mitigación de los impactos del proyecto y financiará la compra de servidumbres de conservación agrícola a los participantes que lo deseen. El 25 de noviembre de 2014, el Departamento de Conservación y la Autoridad anunciaron que comenzarían a solicitar



propuestas de mitigación de tierras agrícolas. Para obtener más información sobre este programa, visite la página web del Programa de Mitigación de Tierras Agrícolas del Departamento de Conservación: <https://www.conservation.ca.gov/dlrp/grant-programs/mitigation/>. Con la ayuda del Departamento de Conservación, la Autoridad ha protegido hasta la fecha más de 1,200 acres de tierras agrícolas en el marco del programa.

### **Pesca y Vida Silvestre**

En cuanto a los comentarios que expresan una preocupación general sobre los impactos en los peces y la vida silvestre, consulte la Sección 3.7, Recursos biológicos y acuáticos, del Borrador del EIR/EIS para obtener un análisis detallado de los impactos en los peces y la vida silvestre. Todas las alternativas del proyecto tienen efectos tanto directos como indirectos en el hábitat de la vida silvestre, así como en las especies asociadas de plantas y fauna silvestre en situación especial. Los efectos relacionados con la construcción se producirían durante la preparación del sitio y la construcción del sistema HSR. Los efectos de la construcción y las operaciones se producirían debido a la escorrentía, el ruido, la luz, el movimiento y/o el sobresalto. El Borrador del EIR/EIS incluye la mitigación de los impactos en el hábitat de la flora y la fauna, entre otros, la restauración, mejora y preservación del hábitat fuera del sitio; la implementación de planes de gestión y monitoreo; la obtención de créditos de uno o más bancos de mitigación aprobados por el organismo principal; o contribuciones de tasas en sustitución, para compensar los impactos de la construcción o las operaciones de la alternativa preferida. El Borrador del EIR/EIS también incluye medidas de mitigación para hacer frente a los impactos temporales y permanentes en los corredores de desplazamiento de la vida silvestre.

### **Sismicidad**

En cuanto a los comentarios sobre el riesgo de eventos sísmicos, el diseño del proyecto del sistema HSR incluye varios componentes que minimizan los efectos de los eventos sísmicos y los posibles riesgos de seguridad derivados de ellos. Estos incluyen un sistema de control de trenes con sistemas de detección de alerta temprana de terremotos; respuestas operativas a la notificación de un evento sísmico, incluyendo la detención o desaceleración de los trenes y la inspección de la infraestructura; el diseño de la infraestructura que evitará el colapso estructural en caso de un evento sísmico significativo; y elementos de diseño del material rodante y de la infraestructura que mantienen a los trenes en posición vertical y en línea en caso de un descarrilamiento, tales como parapetos de contención y barandas de protección, a cada lado de la vía. Estos tipos de características del proyecto evitarían que los trenes del HSR se salieran del derecho de vía del HSR en el raro caso de un descarrilamiento resultante de un evento sísmico y minimizarían los riesgos de seguridad (Autoridad 2014; [www.railway-technology.com](http://www.railway-technology.com) 2011).

La Autoridad entiende que hay riesgos asociados con la construcción en un lugar sísmicamente activo. La sección del proyecto se construiría de acuerdo con los requisitos del código de construcción para la aplicación de características de diseño de ingeniería a fin de abordar y minimizar estos riesgos. Estos riesgos e impactos se analizan en detalle en la Sección 3.9, Geología, Suelos, Sismicidad y Recursos Paleontológicos. El diseño del proyecto incorpora características para evitar y minimizar los impactos (IAMF), como la preparación de un Plan de Gestión de la Construcción que requiere un estudio topográfico y una evaluación de las condiciones geotécnicas antes de la construcción. Otras características establecen normas específicas que el proyecto debe cumplir para promover la seguridad durante la construcción y las operaciones. Debido a la eficacia de estas características de diseño, no habría impactos significativos en la geología, los suelos, la sismicidad o los recursos paleontológicos conforme a la CEQA en ninguna de las alternativas del proyecto.

#### **18.2.2 SJM-Respuesta-GEN-2: Consideración del concepto de la estación integrada Diridon y el desarrollo de Google en la estación San Jose Diridon**

*Los comentaristas cuestionaron por qué los proyectos propuestos como el Concepto de Estación Integrada de Diridon (DISC) y la expansión del campus de Google no se incluyeron o*

*consideraron en la base de referencia o el análisis acumulativo del área de la Estación de San José Diridon.*

La estación San José Diridon es un eje central para una serie compleja y dinámica de procesos de planificación del uso del suelo, llevados a cabo por diferentes entidades y con calendarios independientes. En los comentarios se cuestionaba por qué el DISC o el proyecto de uso mixto Google Downtown West (proyecto Google) no se consideraban como parte de la base de referencia o del análisis acumulativo. Estos temas se analizan por separado más adelante.

La Autoridad tiene la intención de trabajar tanto con los organismos asociados al DISC (en lo que respecta al avance del DISC) como con la Ciudad de San José y Google (en lo que respecta al Proyecto Google) para buscar formas viables de avanzar en las piezas independientes del rompecabezas de la planificación del uso del suelo de la Estación San José Diridon: el proyecto HSR, el DISC y el Proyecto Google.

### **Proyectos independientes**

El DISC y el Proyecto Google serán o están siendo considerados a través de procesos de planificación y revisión ambiental distintos y separados.

Los organismos asociados al DISC han acordado una autorización medioambiental independiente para el proyecto DISC. El proyecto de Google ha completado la revisión ambiental y fue aprobado por la ciudad de San José en mayo de 2021. El proyecto HSR no impediría la implementación de ninguno de estos proyectos individuales en general, aunque algunos de los desarrollos propuestos incluidos en el Proyecto Google no podrían realizarse con las Alternativas 1, 2 y 3 del HSR donde la huella permanente de estas alternativas cruza a través de las áreas de desarrollo propuestas. Las alternativas 1, 2 y 3 incluyen solapamientos permanentes de la huella con la huella del Proyecto Google al norte de la estación Diridon debido al viaducto aéreo, y al sur de la estación Diridon debido a la zona de estacionamiento de reemplazo propuesta y al trazado del viaducto aéreo. La huella permanente de la Alternativa 4 (la Alternativa Preferida) solo tiene un solapamiento limitado con el Proyecto Google en relación con el trazado del viaducto aéreo y la zona de estacionamiento de reemplazo (ambos en el estacionamiento del Centro SAP) y algunos derechos de vía a lo largo de Stover y Candall St. para modificaciones de circulación. La Autoridad es uno de los organismos asociados al DISC y se compromete a trabajar tanto con los organismos asociados al DISC como con Google para encontrar soluciones de mutuo acuerdo que permitan la ejecución de los tres proyectos.

Según se indica en la Sección 2.1 del Borrador del EIR/EIS, Introducción, el DISC es un proceso de planificación multiinstitucional independiente y actualmente en curso. Las decisiones sobre los futuros cambios en la estación de San José Diridon y la infraestructura ferroviaria circundante propiedad de Caltrain y el corredor son objeto de diversos procesos de planificación y acuerdo; la planificación del DISC está avanzando independientemente del proceso ambiental para el proyecto HSR. La Autoridad participa en el proceso de planificación del DISC junto con la ciudad de San José, la Autoridad de Transporte del Valle de Santa Clara (VTA) y Caltrain (denominados organismos asociados al DISC). En las conversaciones entre los organismos asociados al DISC se ha determinado que el plan conceptual del DISC se planificará, revisará desde el punto de vista ambiental y aprobará por separado del proyecto HSR, la ampliación del sistema de Tránsito Rápido del Área de la Bahía (BART) y los planes de desarrollo de Google. En 2019 se desarrolló un trazado conceptual del DISC que fue aceptado por la Ciudad de San José, la Autoridad y Caltrain en febrero de 2020. El diseño preliminar del trazado conceptual del DISC es necesario antes de que pueda comenzar la revisión ambiental.

Las actividades de planificación del DISC pretenden abordar las necesidades de la ciudad de San José, BART, VTA, Caltrain, Capitol Corridor, Altamont Corridor Express (ACE) y Amtrak, así como el desarrollo local adyacente a la estación. Esta planificación del DISC se centra principalmente en la estación y en su relación con el uso del suelo circundante, incluyendo la configuración de las vías y los andenes, la ubicación y el trazado de la estación, el acceso a la estación mediante diversos modos de transporte (como a pie o en autobús), la conexión con el uso del suelo adyacente y los flujos de pasajeros hacia, desde y a través de la estación. Por el

contrario, el proyecto HSR, tal y como se define en el Borrador del EIR/EIS, solo pretende abordar la ampliación del servicio HSR a San José, incluida la estación Diridon de San José. Por ello, el DISC no es necesario para lograr el propósito y la necesidad o las metas y objetivos del proyecto HSR e incluirá infraestructura y mejoras más allá de las necesarias para el proyecto HSR. Esta es la razón principal por la que el DISC forma parte de un proceso de planificación independiente del proyecto HSR. Debido a que la Autoridad es uno de los organismos asociados al DISC, el DISC puede planificarse de manera que el servicio HSR a la Estación San José Diridon pueda ser incorporado. El DISC puede diferir del diseño de la estación incluido en el Borrador del EIR/EIS. Las consecuencias ambientales de la implementación del DISC, incluido cualquier cambio en el proyecto HSR, serán analizadas y divulgadas en un proceso de revisión ambiental posterior (así como cualquier revisión aplicable realizada por la Autoridad).

El proyecto de Google es una propuesta de reurbanización de aproximadamente 80 acres de terreno adyacente a la estación San Jose Diridon, que incluye entre 6.5 y 7.4 millones de pies cuadrados de espacio de oficinas; entre 3,000 y 5,900 unidades de vivienda; entre 300,000 y 500,000 pies cuadrados de usos activos (por ejemplo, comercio minorista, cultura, arte); 100,000 pies cuadrados de espacio para eventos, uso hotelero y alojamiento corporativo de duración limitada; infraestructura; servicios públicos y espacio público. El proyecto ha completado la revisión ambiental y fue aprobado por la ciudad de San José en mayo de 2021.

### **Análisis de referencia para el proyecto HSR**

Con arreglo a la NEPA, los efectos de una acción federal se comparan con la alternativa de no acción, que se define como las condiciones existentes en ausencia de la acción federal propuesta (véase el Título 40 del Código de Regulaciones Federales [C.F.R.] § 1502.14).<sup>1</sup> El proyecto HSR incluye una propuesta de acción federal debido a la financiación federal del proyecto HSR a nivel general. La alternativa de no acción tiene por objeto proporcionar una base de referencia con respecto a la cual se evalúa la alternativa de acción. La base de referencia descrita en la Alternativa de No Acción documenta las condiciones actuales y el entorno existente.

En virtud de la CEQA (según el artículo 15125 de las Directrices de la CEQA), el entorno ambiental existente, en el momento del aviso de preparación, constituye por lo general las condiciones físicas de referencia por las que un organismo principal determina si un impacto es significativo. Cuando las condiciones existentes cambien o fluctúen a lo largo del tiempo, y cuando sea necesario para proporcionar la imagen más precisa posible de los impactos del proyecto, el organismo principal puede definir las condiciones existentes haciendo referencia a las condiciones históricas o a las condiciones previstas cuando el proyecto entre en funcionamiento, o a ambas, que estén respaldadas por pruebas sustanciales. Además, un organismo principal también puede utilizar bases de referencia que consistan tanto en las condiciones existentes como en las condiciones futuras proyectadas que estén respaldadas por proyecciones fiables basadas en pruebas sustanciales. Un organismo principal puede utilizar una base de referencia de condiciones futuras proyectadas (más allá de la fecha de ejecución del proyecto) como referencia para el análisis solo si demuestra con pruebas sustanciales que el uso de las condiciones existentes sería engañoso o sin valor informativo para los responsables de la toma de decisiones y el público. El uso de las condiciones futuras proyectadas como única base de referencia debe estar respaldado por proyecciones fiables basadas en pruebas sustanciales en el expediente. Una base de referencia de las condiciones existentes no incluirá condiciones hipotéticas, como las que podrían producirse, pero que nunca han ocurrido realmente, en virtud de los permisos o planes existentes.

---

<sup>1</sup> El Consejo de Calidad Ambiental (CEQ) emitió una nueva normativa, que entró en vigor el 14 de septiembre de 2020, y que actualiza los procedimientos de aplicación de la NEPA en el Título 40 C.F.R. §§ 1500–1508. Sin embargo, debido a que este proyecto inició el proceso de la NEPA antes del 14 de septiembre de 2020, no está sujeto a la nueva normativa. La Autoridad se basa en la normativa vigente antes del 14 de septiembre de 2020. Por lo tanto, todas las referencias a la normativa del CEQ en este documento ambiental se refieren a la normativa de 1978, de conformidad con el Título 40 C.F.R. Sección 1506.13 (2020) y el preámbulo en 85 *Federal Register* [Fed. Reg.] 43340.

Ni el DISC ni el Proyecto de Google se consideraron como parte de la base de referencia ambiental para el proyecto HSR porque ninguno de los dos proyectos se ha construido todavía y, por lo tanto, no reflejan las condiciones existentes en la estación Diridon y sus alrededores. Ninguno de los dos proyectos había sido aprobado por los organismos pertinentes en el momento en que se completó el análisis ambiental para el Borrador del EIR/EIS (entre 2016 y principios de 2020).

Aunque se ha desarrollado un trazado conceptual para el DISC (a partir de 2021), es necesario realizar un importante trabajo adicional para comenzar con la revisión ambiental. Dado que el DISC aún no está aprobado ni construido, no constituye la base de referencia ambiental para el análisis ambiental del proyecto HSR. Dado que el proyecto de Google aún no ha iniciado su construcción, no constituye la base de referencia ambiental para el análisis ambiental del proyecto HSR.

### **Análisis acumulativo del proyecto HSR**

Debido a que el DISC es todavía un concepto en desarrollo y carece de un diseño o análisis ambiental suficientemente detallado, sería prematuro considerar el DISC en el análisis acumulativo para el proyecto HSR.

El análisis acumulativo del EIR/EIS final se ha actualizado con la información adicional disponible a raíz de la publicación del Borrador de EIR en octubre de 2020, la publicación del EIR final en mayo de 2021 y la aprobación del Proyecto de Google en mayo de 2021. El Borrador del EIR/EIS incluía la posible construcción del Plan del Área de la Estación Diridon y, por lo tanto, ya reflejaba los impactos acumulativos derivados de la urbanización en torno a la Estación San José Diridon en conjunción con el proyecto HSR. La información adicional del Borrador de EIR de octubre de 2020 y del EIR final de mayo de 2021 para el proyecto de Google se ha incluido en el EIR/EIS final para el proyecto HSR a fin de ofrecer una descripción de los detalles relativos a la conformación del desarrollo propuesto alrededor de la estación de San José Diridon y la naturaleza de los impactos acumulativos. Dado que el Borrador del EIR/EIS ya tenía en cuenta el desarrollo potencial de acuerdo con el Plan de Área de la Estación de Diridon, la inclusión de más detalles sobre el Proyecto Google, si bien explica algunas cuestiones específicas más sobre los posibles impactos acumulativos, no ha identificado nuevos impactos significativos o sustancialmente mayores derivados del proyecto HSR.

### **18.2.3 SJM-Respuesta-GEN-3: Consideración del Plan de negocio de Caltrain, incluida la Visión de Servicios 2040 de Caltrain**

*Los comentaristas expresaron su preocupación y cuestionaron por qué el Borrador del EIR/EIS no analiza el impacto del proyecto HSR en el Plan de Negocio de Caltrain, incluida la Visión de Servicios 2040 de Caltrain.*

El Consejo de Poderes Conjuntos del Corredor de la Península (PCJPB), que es el organismo responsable de Caltrain, participó en un proceso de planificación de 2018 a 2020 para desarrollar un Plan de Negocio de Caltrain, que incluye la definición de una visión a largo plazo (la Visión de Servicios 2040 de Caltrain; en adelante, la "Visión de Servicios de Caltrain"). El Plan de Negocio de Caltrain identifica las etapas de financiación e implementación para materializar la visión a largo plazo.

La Autoridad promueve la ampliación y mejora del servicio de Caltrain y ha trabajado y continuará trabajando con Caltrain para apoyar las mejoras incrementales del servicio a lo largo del tiempo mientras se incorpora el servicio HSR dentro del corredor de Caltrain previamente acordado entre Caltrain, otras agencias de transporte y la Autoridad. El desarrollo del Plan de Negocio de Caltrain es un proceso de planificación independiente necesario para lograr los objetivos a largo plazo de Caltrain, si bien no resulta necesario para lograr los objetivos del proyecto HSR. Como se explica a continuación, el Plan de Negocio de Caltrain no tiene el carácter de "proyecto" aprobado y financiado en su totalidad y, por lo tanto, no constituye las condiciones de referencia para el análisis del impacto ambiental del proyecto HSR. Por otra parte, las mejoras físicas específicas asociadas al Plan de Negocio de Caltrain aún no han sido

diseñadas y, por lo tanto, no hay detalles suficientes para incluirlas en el análisis acumulativo para el Borrador del EIR/EIS.

### Proceso de planificación independiente del HSR

El Plan de Negocio de Caltrain (incluida la Visión de Servicios de Caltrain) tiene por objeto incrementar el servicio de Caltrain por hora pico por dirección (pphpd) más allá de los cinco trenes pphpd actuales y hasta seis trenes pphpd tras la finalización del Proyecto de Electrificación del Corredor de la Península. La Autoridad y el PCJPB, junto con otras siete agencias de transporte, acordaron en 2012 implementar un servicio combinado a lo largo del corredor de Caltrain a fin de incluir hasta seis trenes Caltrain pphpd y hasta cuatro trenes HSR pphpd. Asimismo, la Autoridad ha aportado importantes fondos (\$713 millones) para la ejecución del Proyecto de Electrificación del Corredor de la Península, que forma parte de los acuerdos entre la Autoridad, el PCJPB y otras agencias de transporte. Como firmante de ese acuerdo, Caltrain está obligado a incorporar el plan de servicio de HSR acordado en el futuro, y esto se refleja en la Visión de Servicios de Caltrain. Caltrain también ha integrado el plan de servicio de HSR en la Visión de Servicios de Caltrain.

La Visión de Servicios de Caltrain incluye 8 trenes pphpd para 2020 entre Tamien y San Francisco, cuatro trenes pphpd entre Blossom Hill y Tamien (sujeto a la obtención de los derechos de explotación), dos trenes pphpd entre Gilroy y Blossom Hill (sujeto a la obtención de los derechos de explotación), el aumento de las frecuencias fuera de las horas pico y los fines de semana, y la incorporación del HSR y otros servicios de pasajeros y ferroviarios en virtud de los acuerdos existentes entre el PCJPB, la Autoridad y otras agencias de transporte. La Visión de Servicios de Caltrain fue aprobada por el PCJPB en octubre de 2019.

Para alcanzar la Visión de Servicios de Caltrain, el PCJPB ha identificado conceptualmente que se requerirán ciertas mejoras, incluidos pasos a distinto nivel, mejoras de la terminal, actualizaciones de la infraestructura ferroviaria y del sistema, mejora de estaciones y actualizaciones de la flota. El costo total de estas mejoras se estima en \$23 mil millones. Los costos de operación y mantenimiento también aumentarían, pero se espera que el porcentaje de recuperación de la caja de tarifas se mantenga similar a las operaciones actuales (PCJPB 2019).<sup>2</sup> En la actualidad, la Visión de Servicios de Caltrain no está totalmente financiada, pero el PCJPB está desarrollando planes de financiación a 10 años para el desarrollo inicial y una estrategia de financiación e ingresos para la fase completa de la Visión de Servicios de Caltrain. La revisión ambiental no se completó para la Visión de Servicios de Caltrain (siendo solo un estudio de planificación, no fue necesaria la revisión de la CEQA).

Si bien la Visión de Servicios de Caltrain ha sido aprobada, Caltrain sigue trabajando en el Plan de Negocio de Caltrain, que aún no está finalizado en octubre de 2021. La actividad actual incluye el desarrollo de planes y estrategias de financiación; el desarrollo de un marco de equidad, conectividad, recuperación y crecimiento; y el análisis de las conexiones con otros sistemas y las opciones de acceso a las estaciones. Se aprobó una iniciativa de impuesto sobre las ventas en la votación de noviembre de 2020 con el fin de establecer una fuente de financiación continua para Caltrain. Este impuesto sobre las ventas recaudaría alrededor de \$108 millones anuales durante 30 años, lo que correspondería a \$3,240 millones, en comparación con los \$23,000 millones que se estiman necesarios para implementar completamente la Visión de Servicios de Caltrain y el Plan de Negocio de Caltrain.

El Plan de Negocio de Caltrain no es necesario para lograr el propósito y la necesidad, metas y objetivos del proyecto HSR e incluirá infraestructura y mejoras más allá de las necesarias para el proyecto HSR. Esta es la razón principal por la que el Plan de Negocio de Caltrain forma parte de un proceso de planificación independiente del proyecto HSR y por la que cualquier mejora para avanzar en el Plan de Negocio de Caltrain debería ser parte de una revisión ambiental independiente por parte del PCJPB. Las consecuencias ambientales de la implementación del

---

<sup>2</sup> Similar a la recuperación de la caja de tarifas antes de la emergencia sanitaria COVID-19.



Plan de Negocio de Caltrain por parte del PCJPB serán analizadas y divulgadas en un proceso de revisión ambiental posterior.

**El proyecto HSR no imposibilitaría el Plan de Negocio de Caltrain/la Alternativa 4 ayudaría a implementar el Plan de Negocio de Caltrain**

El proyecto HSR no impediría la realización de las mejoras necesarias para cumplir el Plan de Negocio de Caltrain. Ninguna de las mejoras físicas incluidas en el proyecto HSR impediría las mejoras identificadas conceptualmente como necesarias para implementar el Plan de Negocio de Caltrain (incluidas las vías de apartado, los pasos a distinto nivel, las modificaciones de las estaciones u otras mejoras). Aunque el Plan de Negocio de Caltrain no es necesario para lograr el propósito y la necesidad del HSR, la Autoridad está considerando, como parte de la Alternativa 4 (la Alternativa Preferida), proporcionar vías electrificadas exclusivas separadas de las vías de carga entre San José y Gilroy que permitirían un servicio combinado (incluido el servicio electrificado de Caltrain) y aportarían capacidad para un servicio ampliado de Caltrain en el futuro (si fuera el objetivo de Caltrain). La electrificación y la ampliación del servicio de Caltrain a Gilroy se incluyen como un elemento en el Plan de Negocio de Caltrain. Las alternativas del proyecto HSR consideradas en el Borrador del EIR/EIS no excluirían las mejoras identificadas preliminarmente para el Plan de Negocio de Caltrain. Aunque algunas de las mejoras del Plan de Negocio de Caltrain pueden alterar ciertas mejoras incluidas en la descripción actual del proyecto HSR, los efectos ambientales de esas mejoras pueden (y deben) ser analizados en la revisión ambiental subsiguiente para la implementación del Plan de Negocio de Caltrain, y la Autoridad trabajará con el PCJPB para facilitar esas mejoras (incluyendo la realización de la revisión ambiental aplicable de cualquier ajuste al proyecto HSR) al tiempo que se proporcionan los niveles de servicio HSR acordados.

**Base de referencia para el análisis del Borrador del EIR/EIS**

Con arreglo a la NEPA, los efectos de una acción federal se comparan con la alternativa de no acción, que se define como las condiciones existentes en ausencia de la acción federal propuesta (véase el Título 40 del Código de Regulaciones Federales [C.F.R.] § 1502.14). La alternativa de no acción tiene por objeto proporcionar una base de referencia con respecto a la cual se evalúa la alternativa de acción. La base de referencia descrita en la Alternativa de No Acción documenta las condiciones actuales y el entorno existente.

En virtud de la CEQA (según el artículo 15125 de las Directrices de la CEQA), el entorno ambiental existente, en el momento del aviso de preparación, constituye por lo general las condiciones físicas de referencia por las que un organismo principal determina si un impacto es significativo. Cuando las condiciones existentes cambien o fluctúen a lo largo del tiempo, y cuando sea necesario para proporcionar la imagen más precisa posible de los impactos del proyecto, el organismo principal puede definir las condiciones existentes haciendo referencia a las condiciones históricas o a las condiciones previstas cuando el proyecto entre en funcionamiento, o a ambas, que estén respaldadas por pruebas sustanciales. Además, un organismo principal también puede utilizar bases de referencia que consistan tanto en las condiciones existentes como en las condiciones futuras proyectadas que estén respaldadas por proyecciones fiables basadas en pruebas sustanciales en el expediente. Un organismo principal puede utilizar una base de referencia de condiciones futuras proyectadas (más allá de la fecha de ejecución del proyecto) como referencia para el análisis solo si demuestra con pruebas sustanciales que el uso de las condiciones existentes sería engañoso o sin valor informativo para los responsables de la toma de decisiones y el público. El uso de las condiciones futuras proyectadas como única base de referencia debe estar respaldado por proyecciones fiables basadas en pruebas sustanciales en el expediente. Una base de referencia de las condiciones existentes no incluirá condiciones hipotéticas, como las que podrían producirse, pero que nunca han ocurrido realmente, en virtud de los permisos o planes existentes.

El EIR de 2015 del PCJPB para el Proyecto de Electrificación del Corredor de la Península (PCJPB 2015, citado en la Sección 3.2, Transporte, del Borrador del EIR/EIS) revisó las consecuencias ambientales de 6 trenes pphpd de Caltrain. El Borrador del EIR/EIS para el tramo de San José a Merced (y el Borrador del EIR/EIS de la Sección del Proyecto de San Francisco a



San José [Autoridad 2020c] revisó las consecuencias ambientales de un servicio combinado, que incluye 6 trenes Caltrain más 4 trenes HSR pphpd. El Borrador del EIR/EIS de la sección de San José a Merced evaluó el servicio combinado al nivel acordado por el PCJPB, la Autoridad y otras agencias de transporte. El PCJPB será responsable de la revisión ambiental de cualquier mejora futura propuesta específicamente para avanzar en el Plan de Negocio de Caltrain. Este enfoque permite que las mejoras se revisen desde el punto de vista ambiental en el momento en que se identifican los proyectos de capital específicos, se diseñan lo suficiente como para permitir un análisis ambiental adecuado, y posteriormente se consideran para su aprobación. Cada revisión ambiental posterior debe tener en cuenta las condiciones existentes y los proyectos aprobados al evaluar los impactos de un proyecto bajo revisión ambiental actual. El EIR del Proyecto de Electrificación del Corredor de la Península de 2015 no revisó los impactos del servicio HSR en ese momento, a pesar de que existían Planes de Negocio de HSR y a pesar de que había habido varios EIR/EIS del Programa para el sistema HSR propuesto, incluso en el Área de la Bahía. El EIR del Proyecto de Electrificación del Corredor de la Península de 2015 no consideró el proyecto HSR como parte de la base de referencia porque el proyecto HSR no había obtenido su aprobación tras una revisión ambiental completa; porque el diseño específico de las mejoras necesarias para el HSR no estaba disponible en ese momento; y porque las mejoras del HSR no eran necesarias para completar la electrificación de Caltrain, que tiene una utilidad independiente de las mejoras del HSR. El Borrador del EIR/EIS de la Sección de San José a Merced no evalúa los impactos del Plan de Negocio de Caltrain (inclusive la Visión de Servicios de Caltrain) porque el Plan de Negocio de Caltrain no constituye un "proyecto" aprobado y no está totalmente financiado; el diseño específico de las mejoras contempladas no se ha realizado; y las mejoras del Plan de Negocio de Caltrain no son necesarias para ofrecer el servicio HSR, que tiene una utilidad independiente del Plan de Negocio de Caltrain.

Aunque el desarrollo del Plan de Negocio de Caltrain hasta la fecha ha articulado la necesidad de ciertas mejoras, incluidos pasos a desnivel, mejoras en las terminales, infraestructura ferroviaria y actualizaciones del sistema, y mejoras en las estaciones y en la flota, estas mejoras aún no han sido diseñadas o definidas con suficiente detalle para respaldar el análisis ambiental. Es necesario realizar un trabajo adicional considerable para poder iniciar la revisión medioambiental. Dado que el Plan de Negocio de Caltrain aún no está aprobado, es un estudio de planificación, no está financiado y las mejoras no están definidas en detalle, el Plan de Negocio de Caltrain no constituye la base de referencia ambiental para el análisis ambiental del proyecto HSR.

### **Análisis acumulativo**

El Plan de Negocios de Caltrain no ha sido aprobado en octubre de 2021, después de la publicación del Borrador del EIR/EIS de la Sección de San José a Merced. No se ha llevado a cabo ningún análisis ambiental para el Plan de Negocio de Caltrain. Las mejoras físicas específicas aún no se han diseñado y todavía no se dispone de la financiación completa. Por lo tanto, el Plan de Negocio de Caltrain (incluida la Visión de Servicios de Caltrain) no es "razonablemente previsible" según la definición de la NEPA o la CEQA, y no se dispone de la información necesaria para incluirlos en un análisis específico de los impactos acumulativos del proyecto HSR.

## **18.3 Respuestas Estándar a las Alternativas**

### **18.3.1 SJM-Respuesta-ALT-1: Proceso de selección y evaluación de alternativas**

*La Autoridad recibió muchos comentarios cuestionando el proceso de desarrollo de alternativas, así como las alternativas consideradas y las razones por las que no fueron llevadas adelante. Se recibieron comentarios que cuestionaban la metodología utilizada para identificar una alternativa preferida. Muchos comentaristas expresaron su preferencia por una de las alternativas en detrimento de las demás, se opusieron a una alternativa en particular debido a sus impactos o sugirieron que la Autoridad estudiara otras alternativas. La Autoridad tiene en cuenta esas opiniones, pero, como se detalla más adelante, examinó numerosas alternativas posibles e*

*identificó cuatro para un análisis detallado. En definitiva, en el Borrador del EIR/EIS se consideró una serie razonable de alternativas.*

### **Requisitos del proceso de análisis de alternativas con arreglo a la CEQA y la NEPA**

Un EIR/EIS debe analizar los impactos potenciales de una gama de alternativas razonables (Título 14 del Código de Regulaciones de California, § 15126.6, Título 40 C.F.R. § 1502.14(a)). En virtud de la CEQA, un EIR debe describir una serie de alternativas razonables al proyecto, o a la ubicación del proyecto, que podrían satisfacer la mayoría de los objetivos básicos del proyecto y evitar o reducir sustancialmente cualquiera de los efectos adversos significativos del proyecto, y evaluar las ventajas comparativas de las alternativas (Título 14 del Código de Regulaciones de California, § 15126.6(a), (c)). El EIR también debe evaluar una alternativa sin proyecto (Título 14 del Código de Regulaciones de California, § 15126.6(e)). Al determinar la serie de alternativas razonables que se examinarán en el EIR, el organismo principal debe describir sus razones para excluir otras posibles alternativas. En virtud de la "regla de la razón", un EIR debe estudiar una gama de alternativas suficiente para permitir una elección debidamente fundamentada (Título 14 del Código de Regulaciones de California, § 15126.6(f)). Por otra parte, no es necesario estudiar todas las alternativas posibles.

Conforme a la NEPA, el análisis de alternativas "es el núcleo de la declaración de impacto ambiental" (40 C.F.R. § 1502.14). Con arreglo a la sección 14(l) de los Procedimientos de la FRA para la Consideración de los Impactos Ambientales, estos incluyen "todas las alternativas razonables de actuación que podrían satisfacer el propósito y la necesidad [del proyecto]" (Título 64 del Código de Regulaciones Federales, Art. 28546, 26 de mayo de 1999). Una EIS elaborada en el marco de la NEPA debe explorar rigurosamente y evaluar objetivamente una gama razonable de alternativas junto con la acción propuesta. Las alternativas razonables son aquellas que pueden llevarse a cabo de forma viable en función de factores técnicos, económicos, medioambientales y de otro tipo (40 C.F.R. § 1502.14). La norma general que establece la NEPA es que todas las alternativas presentadas en una EIS deben ser analizadas y discutidas con el mismo nivel de detalle. Esto difiere de la CEQA, que solo exige información suficiente sobre las alternativas para permitir una comparación significativa. Para el Borrador del EIR/EIS correspondiente a la Sección de San José a Merced, se adoptó el enfoque más riguroso de la NEPA para la evaluación de alternativas en lugar del enfoque de la CEQA. El Borrador del EIR/EIS examina la gama de alternativas razonables a la acción propuesta, incluida la alternativa de no tomar acción, con un nivel de detalle equivalente.

### **Desarrollo de una serie de alternativas**

Según se describe en la Sección 1.1.2, La decisión de desarrollar un sistema ferroviario de alta velocidad a nivel estatal, el EIR/EIS del Programa a Nivel Estatal de 2005 (Autoridad y FRA 2005, según se cita en el Capítulo 1, Propósito, Necesidad y Objetivos del Proyecto, del Borrador del EIR/EIS) examinó las alternativas generales de trazado del HSR, las posibles ubicaciones de las estaciones y una alternativa modal. Después de completar el EIR/EIS del Programa Estatal, la Autoridad y la FRA prepararon un EIR/EIS del programa enfocado en la geografía, el *Informe de Impacto Ambiental/Declaración de Impacto Ambiental definitivos del Programa del Tren de Alta Velocidad del Área de la Bahía de San Francisco al Valle Central* (EIR/EIS del Programa Final del Área de la Bahía al Valle Central) (Autoridad y FRA 2008, como se cita en el Resumen Ejecutivo del Borrador del EIR/EIS), para identificar las ubicaciones del corredor y de las estaciones para la conexión entre el Área de la Bahía y el Valle Central del HSR. En 2008, la Autoridad y la FRA seleccionaron una conexión del Paso Pacheco, con corredores y ubicaciones de estaciones para un análisis más exhaustivo en los estudios ambientales de nivel 2. Como consecuencia del litigio, la Autoridad preparó una revisión ambiental programática adicional para la sección del Área de la Bahía y el Valle Central, y volvió a seleccionar la conexión del Paso Pacheco (en el *Informe de Impacto Ambiental del Programa Final parcialmente revisado del Área de la Bahía al Valle Central* [Autoridad 2012a, como se cita en el capítulo 1 del Borrador del EIR/EIS]). Estas tres decisiones de nivel 1 establecieron el marco general del sistema HSR que sirve de base para la revisión ambiental de nivel 2 de las secciones individuales del proyecto. Entre San José y Merced, el corredor avanzado para el estudio de nivel 2 fue el paso de

Pacheco a través de la carretera Henry Miller (conexión del ferrocarril Union Pacific [UPRR]) desde San José hasta el Valle Central. Las ubicaciones de las estaciones avanzadas para el estudio del Nivel 2 eran una estación en el centro de San José/Diridon y una estación en el centro de Gilroy/Caltrain, sin ninguna estación entre Gilroy y Merced.

Basándose en los EIR/EIS a nivel de programa y en los comentarios del público y de los organismos recibidos durante los procesos de planificación y evaluación inicial del alcance, la Autoridad y la FRA consideraron varias opciones de diseño para las principales alternativas de trazado del HSR y los emplazamientos de las estaciones y las instalaciones de mantenimiento, que se detallan en el *Informe de Análisis de Alternativas Preliminares (PAA) del Tramo San José a Merced* (Autoridad y FRA 2010, citado en el Capítulo 2 del Borrador del EIR/EIS) y el posterior *Informe de Análisis de Alternativas Suplementarias (SAA) del Tramo San José a Merced* (Autoridad y FRA 2011a, 2011b, citado en el Capítulo 4, Evaluación de la Sección 4(f)/6(f), del Borrador del EIR/EIS). La Sección 9.3, Proceso de Análisis de Alternativas (2010–2016), del Borrador del EIR/EIS explica que la intención del PAA y SAA era identificar el rango de alternativas potencialmente factibles para analizar en el EIR/EIS. Los análisis documentaron la evaluación preliminar de las alternativas, indicando cómo cada una de las alternativas cumpliría con el propósito del proyecto HSR; cómo se aplicaron los criterios de evaluación y se utilizaron para determinar qué alternativas se seguirían para el diseño preliminar y el análisis ambiental detallado, y qué alternativas no se deberían seguir para un análisis más exhaustivo. Aunque el proceso de análisis de alternativas tuvo en cuenta múltiples criterios, hizo hincapié en el objetivo del proyecto de maximizar el uso de los corredores de transporte y derechos de vía existentes, en la medida de lo posible. Las alternativas que no fueron llevadas adelante por la Autoridad y la FRA tenían mayores efectos ambientales directos e indirectos; no eran factibles desde una perspectiva de costo, técnica o de ingeniería; y/o no cumplían con el propósito y la necesidad/objetivos del proyecto.

El Capítulo 9, Participación del público y de los organismos, del Borrador del EIR/EIS ofrece una descripción detallada de las múltiples rondas de divulgación, consulta y perfeccionamiento de alternativas que se llevaron a cabo entre 2009 y 2019, así como el desarrollo del informe del Punto de Control A y los informes del Punto de Control B con sus respectivos anexos. Estos informes explican el proceso y el razonamiento detrás de las cuatro alternativas que fueron seleccionadas para un análisis más exhaustivo en el Borrador del EIR/EIS.

### **Identificación de una alternativa preferida**

La selección de la Alternativa Preferida se basó en los datos presentados en el Borrador del EIR/EIS, así como en los informes técnicos que los respalda. La identificación de la Alternativa Preferida también se basó en los comentarios y aportes de los organismos, la comunidad local, las partes interesadas y los comentarios del público presentados durante la evaluación inicial del alcance y actividades de divulgación, incluidos los aportes recibidos durante las reuniones de divulgación sobre la Alternativa Preferida realizadas en el verano de 2019. En el capítulo 8 del Borrador del EIR/EIS se identifica la Alternativa Preferida para la extensión del proyecto de San José a la Bifurcación en el Valle Central como la Alternativa 4 (Figura 8-1). Fue seleccionada en función de una consideración equilibrada de la información ambiental presentada en el Borrador del EIR/EIS en el contexto del propósito y la necesidad del proyecto; los objetivos del proyecto; los requisitos de la CEQA, la NEPA y el artículo 404(b)(1) de la Ley de Agua Limpia; los planes locales y regionales de uso de tierras; las preferencias de la comunidad y de las partes interesadas; y los costos. La sección 8.4.1, Revisión de los diferenciadores clave de las alternativas por subsección, del Borrador del EIR/EIS describe los factores comunitarios y ambientales clave que diferencian las alternativas dentro de cada subsección del proyecto.

La ventaja de haber identificado la Alternativa Preferida en el Borrador del EIR/EIS es que el público y los organismos de recursos tienen la oportunidad de enviar comentarios con el conocimiento de la preferencia preliminar de los organismos entre las alternativas. Después de considerar los comentarios recibidos sobre el Borrador del EIR/EIS y la preparación y certificación del EIR/EIS Final, la Autoridad considerará si aprueba formalmente la Alternativa Preferida del proyecto. Dicha alternativa adoptada podría ser la Alternativa 4 tal y como se

presenta en el Borrador del EIR/EIS, la Alternativa 4 con mejoras de diseño u otra alternativa de proyecto.

### **18.3.2 SJM-Respuesta-ALT-2: Alternativas específicas del proyecto que fueron consideradas**

*Los comentaristas pidieron las razones por las que otras alternativas no analizadas en el Borrador del EIR/EIS fueron excluidas de mayor consideración o evaluación. Los comentaristas solicitaron que el EIR/EIS debería haber analizado en detalle las alternativas que siguieran la autopista U.S. 101 entre San José, Morgan Hill y Gilroy. Los comentaristas afirmaron que la falta de alternativas de trazado horizontal y vertical evaluadas en la subsección del Valle de San Joaquín tornaba insuficiente el EIR/EIS.*

#### **Otras alternativas consideradas para el Borrador del EIR/EIS a nivel de proyecto y razones para eliminar las alternativas**

Consulte la Sección 2.5, Alternativas consideradas durante el proceso de selección de alternativas, del Borrador del EIR/EIS y el Volumen 2, Apéndice 2-I, Alternativas consideradas durante el proceso de selección de alternativas, para obtener un análisis detallado de las alternativas consideradas durante el proceso de selección que fueron retiradas y su razón para hacerlo. Como se indica en la Figura 1 del Apéndice 2-I, la Autoridad ha considerado alternativas desde la publicación de la Declaración de intenciones / Anuncio de Preparación en 2009 hasta 2018, pasando por múltiples rondas de análisis de alternativas, el proceso de alternativas de punto de control de la Sección 404 de la Ley de Agua Limpia en colaboración con el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos y la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos, los Planes de Negocios de la Autoridad y los procesos de perfeccionamiento de alternativas, todos los cuales incluyeron la divulgación y la participación del público.

Consulte la Sección 2.6, Trazados, estaciones e instalaciones de mantenimiento evaluadas en este Borrador del EIR/EIS, del Borrador del EIR/EIS para ver un análisis detallado de las alternativas que se han considerado en el análisis del EIR/EIS. En la Tabla 2-3 del Capítulo 2, Alternativas, se muestran los resultados generales del proceso de selección de alternativas. En la Figura 2-30 del Capítulo 2 se representa el proceso de forma gráfica.

#### **Alternativa de la US 101**

Durante la fase de desarrollo de alternativas del proyecto se consideraron inicialmente varias alternativas que siguieran a la US 101, pero no se llevaron adelante para su estudio en el Borrador del EIR/EIS. Esta decisión se basó en la evaluación de las alternativas en el contexto de los siguientes factores: consistencia con el sistema HSR y el propósito y necesidad de la Sección del Proyecto San José a Merced, impactos en el medio ambiente, costos de construcción, logística con respecto a la implementación/construcción, incompatibilidad con el uso de la tierra, consistencia con las políticas de desarrollo orientado al tránsito (TOD) de la Autoridad, y aportes del público/organismos.

La US 101 se construyó para facilitar el tránsito de vehículos a una velocidad de aproximadamente 70 millas por hora (mph). Los trenes de alta velocidad han sido diseñados para velocidades mucho más altas que las 70 mph entre San José y Gilroy. Debido a que la US 101 fue diseñada para el tránsito vehicular más lento, las curvas de la autopista son demasiado pronunciadas para acomodar con seguridad una vía de tren de alta velocidad a lo largo de la mediana central o con la misma curvatura que la US 101 en el área adyacente inmediata. Por lo tanto, las alternativas que recorren la US 101 no podrían seguir estrictamente el trazado de la autopista y, por ende, tendrían que utilizar áreas sustanciales de terreno adyacente o cercano a la US 101 para así disponer de curvas de diseño aceptables.

Como se resume en la Sección 2.5 del Borrador del EIR/EIS (véanse la Tabla 2-3 y la Figura 2-30) y en el Volumen 2, Apéndice 2-I (véanse las opciones de diseño del subtramo de la carretera de Monterey consideradas, las opciones de diseño de Morgan Hill a Gilroy, la Tabla 4, la Tabla 5, la Figura 11, la Figura 12 y la Figura 13), se consideraron múltiples alternativas que siguieran a la U.S 101. Las razones por las que estas alternativas fueron descartadas para su consideración



se indican a continuación. Se hace una comparación con las alternativas analizadas de forma exhaustiva en el Borrador del EIR/EIS (Alternativas 1, 2, 3 y 4) cuando corresponde.

- San José
  - Todas las alternativas de la US 101 de San José requerirían una de las alternativas de la US 101 que se analizan a continuación para Morgan Hill y, por lo tanto, también tendrían los impactos ambientales asociados de esas alternativas.
  - La *Alternativa US 101/Interestatal (I-) 280* seguiría la US 101 desde el norte de Morgan Hill hasta cerca de la I-280 y luego continuaría hacia la estación San José Diridon, de manera similar a los trazados de las alternativas 1, 2 y 3. Esta alternativa se consideró debido al interés público, pero se retiró en 2017. Se determinó que esta alternativa no era factible debido al costo y la logística; no cumpliría con los criterios de HSR en cuanto a radios de curva para las velocidades de diseño. Debido a que las curvas requeridas para el HSR impedirían ubicar el trazado en la mediana, la alternativa tendría que ubicarse fuera del derecho de vía y no podría ser estrictamente paralela a la curvatura de la US 101; por otra parte, esta opción daría lugar a más desplazamientos comerciales y residenciales a lo largo de la ruta que las opciones llevadas adelante.
  - La *Alternativa de la US 101 a Monterey Road a través de la Ruta Estatal (SR) 85* seguiría la US 101 desde el norte de Morgan Hill hasta cerca de la SR 85 y luego haría la transición a Monterey Road y continuaría hacia la estación San José Diridon, utilizando los mismos trazados que las alternativas 1, 2, 3 y 4. Se determinó que esta alternativa no era factible debido al costo y la logística; no cumpliría con los criterios de HSR en cuanto a radios de curva para las velocidades de diseño. Debido a que las curvas requeridas para el HSR tendrían que ubicarse fuera del derecho de vía de la carretera, esta opción daría lugar a más desplazamientos comerciales y residenciales a lo largo de la ruta que las opciones llevadas a cabo para su análisis en el Borrador del EIR/EIS.
  - La *Alternativa de la US 101 a Monterey Road a través de Blossom Hill Road* seguiría la US 101 desde el norte de Morgan Hill hasta Blossom Hill Road y luego haría la transición a Monterey Road y continuaría hacia la estación San José Diridon, al igual que las alternativas analizadas en el Borrador del EIR/EIS. Esta alternativa se consideró debido al interés del público, pero se retiró en 2017 porque la curva del corredor de Blossom Hill entre la US 101 y Monterey Road es demasiado pronunciada para las velocidades de diseño del HSR previstas; la construcción de la curva requeriría un desplazamiento sustancialmente mayor de espacios residenciales/comerciales y abiertos que las opciones llevadas a cabo.
- Morgan Hill y Gilroy
  - Todas las alternativas de la US 101 de Morgan Hill a Gilroy requerirían una de las alternativas de la US 101 analizadas anteriormente para San José y, por lo tanto, tendrían los impactos ambientales asociados de esas alternativas. El EIR/EIS incluye dos alternativas que se ubican junto a la US 101 en parte de Morgan Hill. Las alternativas 1 y 3 incluyen un viaducto al oeste de una parte de la US 101 y evitarían el centro de Morgan Hill. Sin embargo, aunque una parte de estos trazados puede ubicarse de manera factible a lo largo de la US 101, las alternativas que continuarían a lo largo de la US 101 al norte o al sur de Morgan Hill fueron retiradas de su consideración por las razones descritas a continuación.
  - La *Alternativa del trazado de la US 101 al centro de Gilroy* seguiría la US 101 a través de Morgan Hill, haría la transición a Monterey Road al sur de San Martín, y luego continuaría hacia el centro de Gilroy como las Alternativas 1 y 2. Esta alternativa se retiró porque el trazado tiene mayores efectos ambientales que las alternativas analizadas en el Borrador del EIR/EIS sobre los siguientes recursos: especies acuáticas, rana de patas rojas de California, salamandra tigre de California, vireo de Bell, mirlo tricolor, trucha

arcoiris, zorro del desierto de San Joaquín, mariposa Bay checkerspot y la subespecie de planta *Streptanthus glandulosus* ssp. *albidus*. También exigiría una mayor conversión de las llanuras de inundación de 100 años y un mayor impacto en los parques y las tierras agrícolas que las opciones que se han llevado adelante. Desplazaría partes del Centro Acuático de Morgan Hill y los campos de fútbol asociados en Morgan Hill y obligaría a construir un túnel y una zanja para cruzar la US 101 con la consiguiente alteración del uso del suelo y la infraestructura cercanos.

- La *Alternativa del trazado de la US 101 al este de Gilroy* seguiría la US 101 a través de Morgan Hill, haría la transición a Gilroy Este al sur de San Martín, y luego continuaría hacia la estación de Gilroy Este como la alternativa 3. Esta alternativa se retiró porque el trazado tiene mayores efectos ambientales que las opciones que se llevan adelante sobre los siguientes recursos: especies acuáticas, rana de patas rojas de California, salamandra tigre de California, vireo de Bell, mirlo tricolor, trucha arcoiris, mariposa Bay checkerspot, zorro del desierto de San Joaquín, y las subespecies de planta *Streptanthus glandulosus* ssp. *albidus* y *Dudleya abramsii* ssp. *setchellii*. La alternativa de trazado de la US 101 hacia el este de Gilroy también convertiría más tierras agrícolas importantes que las opciones que se llevaron a cabo y desplazaría partes del Centro Acuático de Morgan Hill y los campos de fútbol asociados y partes del Parque Regional de Coyote Creek.
- La *Alternativa de trazado de la US 101 de Gilroy* sería una alternativa de trazado a las alternativas del centro de Gilroy o del este de Gilroy. Desde Buena Vista Avenue, esta alternativa pasaría a seguir la US 101, por el lado este, dentro de la mediana, o por el lado oeste de la US 101 hasta el sur del centro. Esta alternativa se consideró debido al interés público, pero se retiró en 2017. A partir de un análisis cualitativo, las posibles variantes de trazado a lo largo de la US 101 no ofrecen ningún beneficio sobre los trazados existentes en el centro de la ciudad incluidos en las Alternativas 1, 2 y 4 del Borrador del EIR/EIS. Aunque los trazados del centro de Gilroy incluidos en las Alternativas 1, 2 y 4 del Borrador del EIR/EIS pueden afectar negativamente durante la construcción, los beneficios económicos, peatonales, vehiculares y de conectividad intermodal a largo plazo son bastante significativos. Entre las variantes de la US 101, el trazado al oeste de la US 101 es el que tiene menos impactos. A pesar de ello, sigue siendo un trazado muy perjudicial que implica muchas estructuras curvas arriostradas, la interrupción de una línea eléctrica de alto voltaje de Pacific Gas and Electric Company (PG&E), impactos en varias propiedades residenciales e industriales, e impactos en un parque público. Además, la Autoridad no considera que ninguna de las variantes de trazado de la US 101 en Gilroy analizadas pueda ser considerada la alternativa menos perjudicial para el medio ambiente.

### Alternativas en el Valle de San Joaquín

El Borrador del EIR/EIS solo incluye una alternativa en el Valle de San Joaquín al este del Paso Pacheco, que sigue en su mayor parte a Henry Miller Road. No obstante, como se resume en la Sección 2.5 del Borrador del EIR/EIS (véanse la Tabla 2-3 y la Figura 2-30) y en el Volumen 2, Apéndice 2-I (véanse las opciones de diseño consideradas de la subsección del Valle de San Joaquín, Tabla 7 y Figura 16), se consideraron inicialmente múltiples alternativas horizontales. Además, la Autoridad consideró una serie de opciones de diseño vertical diferentes durante la ingeniería preliminar para fundamentar el Borrador del EIR/EIS, como se describe a continuación. La información relativa a las opciones de diseño vertical consideradas se ha añadido al EIR/EIS final en la Sección 2.5 y en el Volumen 2, Apéndice 2-I.

### Alternativas de trazado horizontal

La Autoridad y la FRA consideraron tres alternativas horizontales como opciones de diseño para el Subtramo del Valle de San Joaquín, como se ilustra en la Figura 16 **Error! Reference source not found.** en el Volumen 2, Apéndice 2-I, del Borrador del EIR/EIS. En el PAA, el SAA y el Resumen del Informe del Punto de Control B de 2013 (Autoridad y FRA 2013, como se cita en el Capítulo 8, Alternativa Preferida, del Borrador del EIR/EIS), la Autoridad y la FRA analizaron las



opciones de diseño para la sección completa del Proyecto de San José a Merced. Posteriormente, la Autoridad y la FRA decidieron analizar las alternativas de la Bifurcación en el Valle Central por separado en un EIR/EIS suplementario al EIR/EIS de la Sección del Proyecto de Merced a Fresno (Autoridad 2019b, como se cita en el Capítulo 2, Alternativas, del Borrador del EIR/EIS) y centrarse en los trazados al oeste de la Bifurcación en el Valle Central en este Borrador del EIR/EIS. Durante los análisis del PAA, SAA y el Resumen del Informe del Punto de Control B de 2013, se consideraron tres rutas principales al este del Subtramo del Paso Pacheco: una ruta central predominantemente a lo largo de Henry Miller Road hasta Carlucci Road (con varias opciones de Bifurcación en el Valle Central en dirección al este desde Carlucci Road), una ruta norte a través de SR 140 y una ruta sur a través de Firebaugh.

Como se muestra en la Figura 2-16 en el Volumen 2, Apéndice 2-I, la alternativa de trazado norte, el Área Ecológica de los Pastizales (GEA) Norte/Merced, iría hacia el noreste desde las cercanías de la I 5 al norte de O'Neill Forebay hasta exactamente el este de Gustine y luego al norte de la SR 140 en dirección este hacia Merced. La Autoridad excluyó esta alternativa para su consideración en base a la determinación de que esta opción resultaría en efectos sustancialmente mayores sobre los recursos acuáticos que el trazado a lo largo de Henry Miller Road, sería la única opción que afectaría el Área de Vida Silvestre de North Grasslands, tendría una alta intrusión visual asociada con un cruce de río dentro de un parque estatal, y presentaría problemas logísticos/operativos porque agregaría tiempo de viaje del tren HSR.

La alternativa de trazado sur, al sur de GEA, avanzaría hacia el sur a lo largo de la I-5 hasta pasar la SR 165, y luego hacia el este a través de Firebaugh hasta alcanzar la ruta norte-sur del HSR entre Madera y Fresno. La Autoridad excluyó esta alternativa para su consideración en el PAA y en el Informe del Punto de Control B de 2013 en base a la determinación de que esta opción tendría el mayor efecto sobre los recursos acuáticos de todas las opciones consideradas en esta subsección y tendría un alto costo y problemas logísticos para la construcción y los permisos debido a sus amplios efectos ambientales y millas adicionales de trazado en comparación con otras opciones consideradas.

El trazado evaluado en el Borrador del EIR/EIS en el Valle de San Joaquín al este del Paso Pacheco se extiende desde el oeste de la I-5 al norte de O'Neill Forebay hacia el este a través de la I-5 y la SR 140 y luego en dirección sureste hasta las proximidades de Volta y posteriormente a lo largo de Henry Miller Road hasta Carlucci Road. En 2016 y 2017 se celebraron reuniones públicas, reuniones del grupo de trabajo de la comunidad, reuniones del grupo de trabajo técnico y reuniones de las partes interesadas y de los organismos para debatir las alternativas del proyecto y las opciones de diseño para este subtramo. El público expresó su preocupación por los posibles efectos ambientales de la opción de Henry Miller Road a Carlucci Road. Los impactos en las tierras de cultivo, las propiedades, la industria láctea, los humedales, la vida silvestre y la infraestructura del agua fueron de particular preocupación. La Autoridad también consultó en 2016 y 2017 con los distritos de riego, la Autoridad del Agua de San Luis y Delta-Mendota, y el Departamento del Interior de los Estados Unidos, la Oficina de Recuperación de Tierras (Reclamation) sobre las revisiones del diseño que se incluirán en el proyecto para minimizar los conflictos de infraestructura y el desplazamiento/alteración del uso de la tierra. Aunque el trazado de Henry Miller afectaría a las tierras de cultivo y a la industria láctea, como se ha señalado anteriormente, las alternativas que evitaban Henry Miller Road habrían tenido un impacto sustancialmente mayor sobre los recursos acuáticos, lo que dificultaría, si no imposibilitaría, su autorización por parte del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos.

Si bien el trazado horizontal propuesto tendría varios efectos sobre las tierras de cultivo, las residencias, la industria láctea y la vida silvestre en el subtramo del Valle de San Joaquín, los cambios localizados en el trazado del HSR son difíciles de incorporar, dado que las velocidades previstas para el servicio del HSR son de hasta 220 mph. A esa velocidad, todas las curvas horizontales deben ser muy graduales para garantizar la seguridad operativa. Por ello, las curvas horizontales tienen muchas millas de longitud, e incluso los mínimos desvíos laterales de un trazado pueden tener repercusiones en millas tanto al este como al oeste del propio desvío lateral y pueden acabar desplazando los impactos de un lugar a otro a lo largo de la ruta. Se ha

diseñado el trazado horizontal para minimizar los impactos significativos en la medida de lo posible, pero hay límites en la capacidad de evitar completamente los impactos con los cambios de trazado teniendo en cuenta los requisitos de seguridad operativa y las implicaciones de la ubicación del trazado en general en el subtramo. Durante la preparación del Borrador del EIR/EIS, la Autoridad concluyó que las cuestiones planteadas a partir de las preocupaciones del público con respecto a las alternativas de trazado horizontal fueron consideradas previamente en el Resumen del Informe del Punto de Control B de 2013, los compromisos previos del Nivel 1, y los ajustes de diseño adicionales que respondieron a las preocupaciones planteadas anteriormente y en 2016 y 2017. La Autoridad consideró que las conclusiones anteriores sobre las alternativas de trazado horizontal que debían llevarse adelante o excluirse de cualquier otra consideración seguían siendo válidas. En la Tabla 7 del Volumen 2, Apéndice 2-I se describen los trazados horizontales analizados en esta subsección y la justificación para su inclusión o retirada de un análisis posterior en el Borrador del EIR/EIS. Se determinó que la ruta central (de Henry Miller Road a Carlucci Road) era potencialmente factible y tenía menos efectos sobre los recursos acuáticos que las otras dos alternativas horizontales, por lo que se continuó su análisis en el Borrador del EIR/EIS.

### ***Alternativas de trazado vertical***

En el marco del proceso ambiental de nivel 1 del Programa EIR/EIS, la Autoridad se comprometió a construir 3 millas de un perfil elevado adyacente al GEA.<sup>3</sup> La Autoridad también consideró varias opciones de diseño vertical para el Subtramo del Valle de San Joaquín durante la ingeniería preliminar, entre ellas las siguientes:

- ***Enfrentar los problemas de aves/vida silvestre con barreras/cerramientos o túnel:*** A raíz de la preocupación por los posibles efectos de trazados verticales elevados (terraplén o viaducto) a lo largo de Henry Miller Road sobre las aves y otra fauna silvestre debido a los efectos visuales, los efectos del ruido y los efectos de los choques con las aves dentro de la GEA, la Autoridad exploró tres enfoques diferentes para abordar estos impactos. El primer enfoque, que se ha incorporado al proyecto a través de la medida de mitigación BIO-MM#80, consiste en construir estructuras adicionales en el subtramo del Valle de San Joaquín en zonas sensibles para la fauna silvestre con el fin de abordar estos impactos. Las estructuras se diseñarían con el objetivo de atenuar o eliminar la presencia visual del tren en movimiento y reducir el ruido. Se construirían barreras acústicas opacas en el Área Importante para las Aves (IBA) de GEA, cerca de Volta, entre las estaciones B4550+00 y B4630+00. El segundo enfoque se desarrollaría, a lo largo de aproximadamente 3.4 millas en el IBA de GEA, centrado aproximadamente en Mud Slough, entre las estaciones B4914+00 y B5095+00, donde se modificaría el diseño del ferrocarril para encerrar la estructura operativa del tren y el sistema de línea aérea de contacto. La Autoridad también consideró un tercer enfoque que utilizaría un túnel subterráneo en zonas sensibles para la fauna en el GEA. La construcción de un túnel es un enfoque de costo prohibitivo porque es sustancialmente más caro que los enfoques de terraplenes o viaductos en la superficie, incluso cuando se incluye la mitigación en la superficie en forma de barreras acústicas o cerramientos. Como se explica en el Volumen 2, Apéndice 2-I para las opciones de túneles del corredor de Monterey, las opciones de túneles cortados y cubiertos pueden costar aproximadamente el doble y las opciones de túneles perforados pueden resultar aproximadamente 2.5 veces más costosas

---

<sup>3</sup> Tenga en cuenta que además del compromiso de trazado vertical asumido como parte del Programa EIR/EIS (Autoridad y FRA 2005, como se cita en el Capítulo 8, Alternativa Preferida, del Borrador del EIR/EIS), la Autoridad también se comprometió a una mitigación adicional para abordar los impactos en la agricultura, los espacios abiertos y los recursos de la vida silvestre. Conforme se describe en el Plan de Monitoreo y Reporte de Mitigación para el EIR/EIS del Área de la Bahía al Valle Central (Autoridad y FRA 2008, según se cita en el Capítulo 8 del Borrador del EIR/EIS), la Autoridad, u otras entidades designadas y respaldadas por la Autoridad, adquirirán, de vendedores dispuestos, servidumbres agrícolas, de conservación y/o de espacios abiertos que abarquen por lo menos 10,000 acres y que se ubiquen generalmente a lo largo o en las inmediaciones del trazado del HSR y dentro o adyacentes a la GEA designada. Estas servidumbres se centrarán en las zonas afectadas por presiones de desarrollo, como las zonas alrededor de Los Banos y Volta, y/o en las zonas más apropiadas para la conservación o restauración ecológica. La Sección 3.7, en el EIR/EIS Final, ha sido actualizada para incluir BIO-MM#P1: Proporcionar mitigación compensatoria para los impactos sobre el Área Ecológica de Pastizales.

que una opción de viaducto. Por consiguiente, la Autoridad determinó que una alternativa de túnel para partes del subtramo del Valle de San Joaquín no sería factible por razones de costo.

- *Otros tramos de viaducto:* La Autoridad también consideró un posible cruce en viaducto del actual paso elevado de Whitworth Road (cerca de la Estación de Inspección/Pesaje de la Patrulla de Carreteras de California [CHP] de la I-5) y una sección en viaducto en lugar de terraplén al oeste de la I-5. El trazado horizontal más cercano a la Estación de Inspección/Pesaje de la CHP, que permitiría un perfil más bajo del HSR, requeriría la reconstrucción y reordenamiento del intercambio de Whitworth Road, lo que provocaría impactos adicionales en las tierras agrícolas de primera calidad en comparación con el trazado horizontal y vertical del Borrador del EIR/EIS. El trazado del viaducto al oeste de la I-5 tuvo impactos similares a los del trazado horizontal y vertical del Borrador del EIR/EIS, por lo que no aportó ninguna ventaja medioambiental. Por lo tanto, esta opción de trazado de viaducto adicional se descartó para su consideración porque no reducía ningún impacto ambiental asociado con el trazado propuesto.

Como se explica en SJM-Respuesta-ALT-1: Proceso de Selección y Evaluación de Alternativas, no hay ningún requisito en virtud de la NEPA o CEQA para evaluar cada variación o alternativa en un EIR o EIS. En cambio, las leyes exigen el análisis de una "serie razonable" de alternativas. Según lo demostrado por más de una década de desarrollo y evaluación de alternativas, la Autoridad ha considerado una gama muy amplia de alternativas horizontales y verticales en todo el tramo del proyecto de San José a Merced, incluido el subtramo dentro del Valle de San Joaquín.

### 18.3.3 SJM-Respuesta-ALT-3: Rechazo de la Alternativa 3

*Los comentaristas sugirieron que la Autoridad debería rechazar la ubicación de la estación al este de Gilroy.*

La Alternativa 3, que incluye una estación proyectada al este de Gilroy, fue analizada en detalle en el Capítulo 2, Alternativas, como una alternativa factible que cumple con el propósito y la necesidad del proyecto. Sin embargo, la Alternativa 4 es la Alternativa Preferida por la Autoridad como se indica en el Capítulo 8.

## 18.4 Pasos a distinto nivel

### 18.4.1 SJM-Respuesta-GS-1: Solicitudes de pasos a distinto nivel

*Los comentaristas indicaron que la Autoridad debería exigir una versión con pasos a distinto nivel de la Alternativa 4 o incluir pasos a desnivel como mitigación para evitar o reducir los efectos del proyecto en la seguridad de los vehículos, bicicletas y peatones en los pasos a nivel, retrasos en los tiempos de respuesta a emergencias, tránsito y ruido.*

El EIR/EIS analiza en detalle cuatro alternativas. Las alternativas 1, 2 y 3 no tendrían ningún paso a nivel entre San José y Gilroy, mientras que la alternativa 4 estaría a nivel y los trenes del HSR cruzarían por numerosos pasos a nivel. Por el contrario, las alternativas 1 y 3 se desarrollarían principalmente en viaducto entre San José y Gilroy y, por lo tanto, estarían totalmente separadas por desniveles. La alternativa 2 se desarrollaría en terraplén e incluiría pasos a distinto nivel de las carreteras existentes. Por lo tanto, el EIR/EIS ya considera las posibles alternativas que incluyen pasos a distinto nivel.

### Requisitos de diseño de los pasos a distinto nivel e impactos ambientales asociados

La construcción con pasos a distinto nivel para separar un trazado ferroviario de las carreteras puede ampliar considerablemente la huella de un proyecto ferroviario. Además, cuando los trazados incluyen pasos a desnivel, la infraestructura puede extenderse mucho más allá de un cruce de carretera individual porque las operaciones ferroviarias requieren que los cambios de

pendiente del ferrocarril sean graduales.<sup>4</sup> En consecuencia, cuando existen carreteras a nivel que cruzan un trazado ferroviario en estrecha proximidad, cualquier paso a distinto nivel que implique un cambio en la elevación del ferrocarril requerirá probablemente que el cambio de elevación (ya sea por encima o por debajo de las carreteras) se mantenga en todos los pasos a desnivel cercanos. En otras palabras, puede que no sea posible construir un solo paso a desnivel en algunas zonas, donde la proximidad de los pasos a nivel implica que la construcción de un paso a desnivel exigiría la construcción de otros múltiples pasos a desnivel. Esto puede incrementar el costo de un trazado ferroviario a desnivel. También puede aumentar el costo asociado a las adquisiciones de derechos de vía, infraestructura adicional, y trastornos en la construcción.

### **Consideración de alternativas que incluyen pasos a distinto nivel y que evitarían los impactos de los pasos a nivel**

El Borrador del EIR/EIS ya incluye una alternativa (Alternativa 2) que incorpora pasos a desnivel y sigue un trazado general similar al de la Alternativa 4 desde el sur de la estación Tamien hasta el sur de Gilroy. Por lo tanto, la alternativa 2 describe los impactos ambientales de una versión a desnivel de la alternativa 4 desde el corredor de Monterey hasta Gilroy.<sup>5</sup> Aunque la alternativa 2 incluye un diseño de terraplén desde el corredor de Monterey a través de Gilroy, los posibles impactos secundarios de agregar pasos a distinto nivel a la alternativa 4 en el cruce a nivel probablemente serían similares a los impactos de la alternativa 2 descritos en el Borrador del EIR/EIS en los cruces a nivel y cerca de ellos en el sur de San José, Morgan Hill, San Martín y Gilroy.

Las Alternativas 1 y 3 analizan viaductos, y la Alternativa 2 analiza terraplenes y pasos a distinto nivel. A través de este enfoque, el EIR/EIS ya considera alternativas que evitarían los impactos asociados con tener pasos a nivel.

### **Impactos asociados con los pasos a nivel en la alternativa 4 y mitigación de los impactos identificados**

El Borrador del EIR/EIS analizó los impactos potenciales asociados con el aumento de trenes HSR en los cruces a nivel bajo la Alternativa 4 de la siguiente manera y no identificó la necesidad de mitigación adicional, en forma de pasos a desnivel, para resolver los impactos asociados con los cruces a nivel.

#### ***Seguridad en los pasos a nivel***

El Borrador del EIR/EIS analiza el efecto de las operaciones del tren HSR sobre la seguridad de los vehículos, las bicicletas y los peatones que transitan por los pasos a nivel con la Alternativa 4 en la Sección 3.11, Seguridad y protección, Impacto S&S#12, a partir de la página 3.11-66.

Como se analizó en el Borrador del EIR/EIS y según se detalló en SJM-Respuesta-SS-1:

Seguridad en los pasos a nivel, no se esperan impactos significativos en la seguridad relacionados con el aumento de los cruces del tren HSR a través de los pasos a nivel después de considerar las mejoras de seguridad del proyecto para los tramos de HSR del corredor y las mejoras de seguridad existentes y planificadas de Caltrain para el corredor de Caltrain. Por lo tanto, no se propone ninguna mitigación para la seguridad de los pasos a nivel en el EIR/EIS.

#### ***Respuesta de emergencia***

El Borrador del EIR/EIS analiza el efecto del incremento en los tiempos de detención por bajada de barrera sobre los tiempos de respuesta de los vehículos de emergencia con la Alternativa 4

---

<sup>4</sup> El diseño del HSR (Autoridad 2009) para las curvas verticales limita el diseño a entre 0.26 % y 0.4 % por 100 pies (por ejemplo, un cambio de 0.26 a 0.4 pies en 100 pies) a velocidades de 125 mph. Las curvas verticales permitidas para velocidades superiores a 125 mph son más graduales, y las curvas verticales permitidas para velocidades inferiores a 125 mph son menos graduales.

<sup>5</sup> Al norte del corredor de Monterey, la alternativa 2 incluye importantes secciones de viaducto en el subtramo de aproximación a la estación de San José Diridon. Por lo tanto, una versión a desnivel de la alternativa 4 sería notablemente diferente en el subtramo de aproximación a la estación de San José Diridon en comparación con la alternativa 2.

en la Sección 3.11, Impacto S&S#4, a partir de la página 3.11-50. Según el Borrador del EIR/EIS, antes de la mitigación, se identifican retrasos significativos (>30 segundos) en el tiempo de respuesta de los vehículos de emergencia en la Subsección del Corredor Monterey en el sur de San José, Morgan Hill y Gilroy. Las medidas de mitigación SS-MM#3 y SS-MM#4 incluyen la detección de vehículos de emergencia (cuando no esté presente) y otras mejoras necesarias para reducir la demora hasta alcanzar o ser inferior al umbral de demora de 30 segundos, entre las cuales se incluyen, sistemas de anticipación de vehículos de emergencia en los semáforos, sistemas de control de prioridad de semáforos basados en la ruta, carriles de desvío para vehículos de emergencia en caso de colas de tránsito, mejoras operativas y de capacidad de las carreteras en las instalaciones paralelas a la línea de ferrocarril para mejorar el acceso a los cruces de ferrocarril adyacentes a distinto nivel, la construcción de nuevas estaciones de bomberos para reducir los tiempos de respuesta en las zonas afectadas, la ampliación de las estaciones de bomberos existentes para reducir los tiempos de respuesta en las zonas afectadas, o el aumento de los servicios de ambulancia de primera respuesta contratados para reducir los tiempos de respuesta en las zonas afectadas. El Borrador del EIR/EIS identifica que estas estrategias pueden reducir los impactos en los pasos a nivel hasta situarlos por debajo del umbral de impacto de 30 segundos de retraso. La medida de mitigación SS-MM#4 también incluye un enfoque alternativo según el cual la Autoridad y un organismo local pueden llegar a un acuerdo mutuo para que la Autoridad realice un pago sustitutivo para otros proyectos de infraestructura, incluidos los proyectos de pasos a desnivel cercanos. El pago sustitutivo sería la contribución de capital que la Autoridad habría hecho de otro modo a una o más de las estrategias de tratamiento prioritario de vehículos de emergencia mencionadas. Además, solo en el caso de la alternativa 4, si los gobiernos locales deciden no construir ni operar estaciones de bomberos nuevas o ampliadas u otras mejoras para las que el HSR proporcionaría financiación de construcción/capital, puede haber impactos significativos e inevitables, en cuyo caso se ha revisado el EIR/EIS para señalar ciertas medidas de mitigación de tránsito específicas del lugar que reducirían los impactos residuales, pero no necesariamente a un nivel menos que significativo. Si bien la medida de mitigación SS-MM#4 incluye un enfoque de financiación alternativo que puede favorecer los proyectos de pasos a desnivel, la medida no obliga a que los pasos a distinto nivel formen parte de la mitigación; solamente contempla un enfoque alternativo.

### **Tránsito**

El Borrador del EIR/EIS analiza el efecto del incremento en los tiempos de detención por bajada de barrera en los pasos a nivel previstos en la Alternativa 4 sobre demoras de tránsito en las intersecciones adyacentes/cercanas en la Sección 3.2, Transporte, Impacto TR#7. La Medida de Mitigación TR-MM#1 (revisada para el EIR/EIS Final con el objeto de incluir medidas de mitigación de tránsito específicas para el sitio) ofrece varias mejoras de capacidad vehicular estándar, tales como el reajuste o la adición de señales, la redistribución de carriles, el ensanchamiento de carreteras/intersecciones y la adición/aumento de zonas de giro (incluida la adquisición de derechos de paso según sea necesario). La medida de mitigación TR-MM#1 no incluye los pasos a desnivel como posible opción de mitigación del tránsito.

### **Ruidos**

El Borrador del EIR/EIS analiza el efecto del sonido de la bocina del tren HSR en los pasos a nivel con la Alternativa 4 en la Sección 3.4, Ruido y Vibración, Impacto NV#2. Según se describe en el Borrador del EIR/EIS, la Alternativa 4 provocaría impactos sonoros significativos (graves) debido, en parte, al sonido de la bocina exigido por la FRA al cruzar por los pasos a nivel. Las medidas de mitigación NV-MM#3 a NV-MM#7 incluyen varios métodos para reducir los impactos acústicos, como posibles barreras acústicas, aislamiento acústico, especificaciones sobre el ruido de los vehículos ferroviarios, trabajos especiales en las vías y medidas adicionales a nivel de diseño, así como la colaboración con las jurisdicciones locales (cuando estén interesadas y brinden su apoyo) para promover el establecimiento de zonas tranquilas. Estas medidas de mitigación reducirían, pero no eliminarían, todos los impactos acústicos graves, incluidos algunos impactos acústicos graves asociados al ruido de las bocinas de los trenes en los cruces a nivel. Los pasos a desnivel no se identifican como una posible medida de mitigación de los impactos acústicos en el EIR/EIS.



**Resumen de las consideraciones sobre el impacto en los pasos a nivel**

En resumen, el EIR/EIS no identifica una necesidad de mitigación para los impactos de seguridad en los cruces a nivel, describe que los impactos del tiempo de respuesta de los vehículos de emergencia pueden ser mitigados sin necesidad de crear pasos a distinto nivel, al tiempo que señala que se pueden establecer acuerdos de financiación alternativos que podrían apoyar otros proyectos de pasos a desnivel, y no incluye los pasos a distinto nivel como una opción potencial de mitigación del tránsito o del ruido.

**Beneficios y costos de los pasos a distinto nivel**

La Autoridad reconoce que hay ventajas potenciales en los pasos a desnivel, pero el costo del proyecto sería prohibitivo. Algunas de las ventajas potenciales de los pasos a desnivel son la eliminación de posibles colisiones del tren con vehículos, peatones y ciclistas; el ahorro de tiempo y costos de demora para los automovilistas; el ahorro de combustible y de costos de mitigación de la contaminación (por la detención de los vehículos en cola); y la mejora del acceso de emergencia. Algunas de las desventajas potenciales de los pasos a distinto nivel son sus altos costos de capital, los cierres de carreteras y los cortes de tránsito durante la construcción, las vastas adquisiciones de derechos de vía, los costos de mantenimiento del ciclo de vida, las preocupaciones estéticas debido a la altura de las estructuras elevadas y los diseños que requieren mucho espacio. Por ello, a la hora de tomar una decisión, los organismos y jurisdicciones implicados deben evaluar detenidamente los costos y beneficios. Para tomar una decisión, debe realizarse una investigación detallada, que incluya un estudio de viabilidad física; la consideración del acceso al uso del suelo; y factores ambientales, de seguridad y otros relevantes (Gitelman et al. 2006).

El costo total de un proyecto a desnivel depende de una serie de factores relacionados con:

- La ubicación específica de los pasos a distinto nivel
- La geometría de la calzada, la ubicación de los servicios públicos y su profundidad
- La proximidad a la estación y a las vías existentes
- Otros factores relacionados, como la calidad del suelo, los usos del terreno circundante, etc.

El proyecto a desnivel de San Bruno para separar por niveles tres cruces en el condado de San Mateo costó \$147 millones, o aproximadamente \$50 millones por cruce. Se completó en abril de 2014 y se financió a través de una combinación de dólares de impuestos de la Medida A, fondos estatales y fondos federales (Distrito de Tránsito del Condado de San Mateo 2011). El Proyecto a desnivel de San Bruno requirió la reubicación del alcantarillado, el cierre temporal de calles, la excavación profunda y el acarreo de tierra, las vías temporales para proporcionar un desvío alrededor de la zona de construcción (es decir, vías shoofly), la construcción y el mantenimiento de una estación temporal, la eliminación del estacionamiento en la calle y el ajuste de las operaciones del tren. Todos estos factores contribuyeron al costo total del proyecto. El Proyecto de Separación de Grados de 25th Avenue incluye tres pasos a desnivel en la ciudad de San Mateo con un costo de \$180 millones, o aproximadamente \$60 millones por cruce (Caltrain 2020). La ciudad de San José, en sus comentarios sobre el Borrador del EIR/EIS, estimó que la separación por niveles de tres pasos a nivel en el corredor de Monterey (Blanchard Road, Skyway Drive y Chynoweth Avenue) costaría entre \$400 millones (elevando los rieles por encima de las calles) y \$1,400 millones (bajando los rieles a una zanja debajo de las calles), dependiendo del diseño específico, lo que indica un costo de \$133 millones a \$450 millones por cruce. Como regla general, el costo de los pasos a desnivel de las carreteras más grandes y complejas en las zonas urbanas sería mucho mayor que el costo de los pasos a desnivel de las carreteras más pequeñas fuera de las ciudades.

En general, los pasos a distinto nivel son una estrategia de mitigación muy costosa. Tomando como referencia un costo promedio de entre \$75 y \$150 millones por cruce, la separación por niveles de los 29 pasos a nivel entre San José y Gilroy bajo la alternativa 4 podría costar entre



\$2,175 y 4,350 millones adicionales.<sup>6</sup> Los pasos a distinto nivel pueden costar a veces más de \$150 millones cada uno, dependiendo de factores específicos del lugar, por lo que esta estimación podría estar infravalorada. Además, la inclusión de pasos a desnivel para la alternativa a nivel en el tramo del proyecto de San José a Merced sentaría un precedente para el tramo adyacente del proyecto de San Francisco a San José, que tiene 39 pasos a nivel adicionales; aplicando el rango de costos indicado anteriormente, los pasos a desnivel podrían añadir un costo adicional de entre \$2,925 millones y \$5,850 millones, lo cual supondría un costo total de entre \$5,100 millones y \$10,200 millones para ambos tramos del proyecto por encima de los costos estimados actualmente para las alternativas a nivel incluidas en los dos tramos del proyecto.

La Autoridad, conforme a lo descrito en sus planes de negocio, no ha asegurado la financiación para la construcción de todo el sistema de la Fase 1, que incluye el tramo del proyecto de San José a Merced y el tramo del proyecto de San Francisco a San José. El costo ha sido y seguirá siendo una de las principales preocupaciones para el proyecto HSR en su conjunto. Debido a los altos costos y a los trastornos asociados con los pasos a desnivel, la Autoridad no puede comprometerse a implementar pasos a distintos nivel a modo de mitigación para la Alternativa 4 en la Sección del Proyecto de San José a Merced (o para la Sección del Proyecto de San Francisco a San José).

### **Compromiso de la Autoridad para trabajar con los socios en los esfuerzos individuales de construcción de pasos a distinto nivel**

No obstante, si la Alternativa 4 es finalmente seleccionada, la Autoridad, en cooperación con las jurisdicciones locales, las entidades de financiación de transporte y organismos estatales y federales, apoyaría los esfuerzos para la creación de pasos a distinto nivel iniciados por la comunidad con el tiempo, a medida que los fondos estén disponibles. La Autoridad también trabajaría con socios locales, estatales y federales para establecer prioridades en cuanto a los pasos a desnivel que se implementarán a medida que se disponga de fondos. Este proceso incluiría la colaboración con las jurisdicciones locales que estén llevando a cabo proyectos en materia de pasos a desnivel por su cuenta, de manera que el proyecto HSR, en la medida de lo posible, no cree conflictos con futuros esfuerzos de creación de pasos a distinto nivel. Por último, la Autoridad también trabajaría con otras entidades ferroviarias a fin de solicitar la participación de diversas fuentes de financiación a medida que surjan oportunidades.

## **18.5 Respuestas estándar sobre transporte**

### **18.5.1 SJM-Respuesta-TR-1: Mitigación específica del sitio para los impactos del tránsito**

*Los comentaristas afirmaron que el EIR/EIS debe incluir la mitigación específica del sitio para los impactos de tránsito identificados y debe analizar los posibles efectos ambientales secundarios de la mitigación de tránsito específica del sitio.*

Según se describe en el Borrador del EIR/EIS, conforme al proyecto de ley del Senado 743 y el cambio relacionado en las directrices de la CEQA en diciembre de 2018, las demoras o la congestión del tránsito, que a menudo se miden utilizando el nivel de servicio (LOS), ya no pueden considerarse un impacto ambiental significativo en virtud de la CEQA. En cambio, la actualización de las directrices de la CEQA de 2018 requiere el análisis de las millas recorridas por los vehículos (VMT) como el más apropiado para evaluar las métricas de transporte y el Borrador del EIR/EIS proporciona un análisis del efecto del proyecto en las VMT. Dado que las demoras o la congestión del tránsito no se consideran un impacto significativo en el medio ambiente según la CEQA, toda incompatibilidad del proyecto con los planes o políticas locales que exigen el mantenimiento de un nivel de servicio (LOS) específico o la gestión de otros

---

<sup>6</sup> Según lo descrito en el Borrador del EIR/EIS, Capítulo 6, Costos y operaciones del proyecto, los costos de capital (en 2018\$) para la Alternativa 2 se estiman en \$20.8 mil millones en comparación con \$16.5 mil millones para la Alternativa 4, una diferencia de \$4.3 mil millones. La diferencia se debe en gran medida, aunque no totalmente, al costo de los pasos a distinto nivel.

aspectos de las demoras o la congestión del tránsito tampoco se considera ya un impacto significativo según la CEQA. Por lo tanto, la CEQA no requiere la identificación de medidas de mitigación en general o para lugares específicos en relación con los impactos que no se consideran significativos, como las demoras o la congestión del tránsito.

No obstante, el Borrador del EIR/EIS analiza las demoras y la congestión del tránsito en relación con los requisitos de la NEPA, incluida la mitigación de los impactos adversos. El Borrador del EIR/EIS evalúa los efectos temporales y permanentes sobre las demoras/congestión del tránsito en las intersecciones, carreteras y segmentos de autopistas con arreglo a los siguientes impactos: Impactos TR#1: Consecuencias temporales de la congestión/demoras en las principales calzadas, carreteras e intersecciones por cierres, reubicaciones y modificaciones temporales de caminos; TR#2: Consecuencias temporales de la congestión/demoras en las principales calzadas, carreteras e intersecciones por vehículos de la construcción; TR#3: Consecuencias permanentes de la congestión/demoras en autopistas y carreteras por el cierre permanente de caminos y reubicaciones; TR#4: Consecuencias permanentes de la congestión/demoras en las intersecciones por las modificaciones permanentes de caminos; TR#6: Consecuencias permanentes continuas de la congestión/demoras en operaciones de autopistas; y TR#7 Consecuencias permanentes continuas de la congestión/demoras en operaciones de intersecciones. La información detallada de los efectos específicos de LOS/demoras debido a las alternativas del proyecto se presenta en el Volumen 2, Apéndice 3.2-A, Datos de transporte en carreteras, autopistas e intersecciones.

La mitigación para los efectos de demoras/congestión de tránsito identificados fue señalada en el Borrador del EIR/EIS bajo la Medida de Mitigación TR-MM#1. La mitigación de los efectos permanentes de la congestión/LOS en las operaciones de las autopistas (Alternativas 1, 2 y 3) podría incluir la ampliación de las autopistas y la construcción de carriles exprés, tal como se identifica en el plan de transporte regional de la Comisión Metropolitana de Transporte. Las medidas de mitigación para abordar los efectos permanentes de la congestión/LOS en las operaciones de las intersecciones debido a los cierres y reubicaciones permanentes de caminos (todas las alternativas), el aumento del tiempo de detención por bajada de barrera en los cruces a nivel y el flujo de vehículos hacia/desde las estaciones del HSR podrían incluir una o más combinaciones de varias mejoras de la capacidad vehicular estándar. En este sentido, la Medida de Mitigación TR-MM#1 identificó una serie de posibles estrategias de mitigación para abordar los efectos de demora/congestión del tránsito en las intersecciones, carreteras y autopistas; sin embargo, el Borrador del EIR/EIS no identificó la aplicación específica y detallada de TR-MM#1 en un sitio específico.

En respuesta a los comentarios, la Autoridad llevó a cabo un análisis adicional y desarrolló medidas de mitigación específicas del sitio para su consideración que podrían reducir los efectos adversos del tránsito identificados en el EIR/EIS. El HSR también desarrolló una "Guía de toma de decisiones para la adopción de medidas de mitigación del tránsito" en febrero de 2021 (Autoridad 2021, como se cita en la Sección 3.2 del EIR/EIS final), que describe los requisitos de la NEPA en relación con el análisis de los efectos del tránsito y la consideración de la mitigación y establece criterios para la consideración y selección de medidas de mitigación del tránsito. Se identificaron cinco criterios de selección para las medidas de mitigación:

- la medida no provoca un aumento de las VMT;
- la medida no contradice los objetivos del Proyecto de ley No. 743 del Senado;
- la medida no es más perjudicial para la comunidad que el propio efecto del tránsito;
- la medida no genera efectos ambientales secundarios no mitigables; y
- la Autoridad ha determinado que la medida es viable.

La Autoridad llevó a cabo una evaluación de selección de las posibles medidas de mitigación específicas del lugar identificadas utilizando estos criterios, lo que dio lugar a la exclusión de algunas de las medidas de mitigación para su posterior consideración. La evaluación de selección se incluye en un nuevo Apéndice 3.2-C, Evaluación de selección de las medidas de mitigación del tránsito específicas del lugar, que describe las medidas de mitigación consideradas, presenta la evaluación de selección e identifica las medidas que pasaron la

selección y las que no (y por qué no lo hicieron). Tras la selección, se identificaron las medidas de mitigación específicas del lugar para las diferentes alternativas de la siguiente manera: Alternativa 1 (22 medidas); Alternativa 2 (26 medidas); Alternativa 3 (21 medidas); y Alternativa 4 (15 medidas). Estas medidas se han añadido a la sección 3.2, Transporte (en la sección 3.2.7, Medidas de mitigación y en la sección 3.2.8, Resumen de impactos para la comparación de alternativas según la NEPA). La sección 3.2 ha sido revisada para describir el efecto potencial sobre los efectos adversos del tránsito con la aplicación de las medidas de mitigación consideradas. Por alternativa, los cambios potenciales con la aplicación de las medidas identificadas en comparación con los efectos adversos sin mitigación son los siguientes:

Alternativa 1 (efectos adversos<sup>7</sup> en 49 intersecciones versus 23 intersecciones con mitigación); Alternativa 2 (efectos adversos en 55 intersecciones versus 24 intersecciones con mitigación); Alternativa 3 (efectos adversos en 44 intersecciones versus 23 intersecciones con mitigación); y Alternativa 4 (efectos adversos en 32 intersecciones versus 22 intersecciones con mitigación). Algunas de las medidas de mitigación se refieren a más de una intersección. En ciertas intersecciones, algunas de las medidas de mitigación reducirían los efectos adversos a un nivel inferior respecto de los criterios de efectos adversos utilizados en el análisis del EIR/EIS; otras no (todas las medidas de mitigación reducirían la cantidad de demoras en las intersecciones, pero algunas no las reducirían lo suficiente como para situarse por debajo de los criterios de efectos adversos de la sección 3.2.4.4, Métodos para evaluar los impactos según la NEPA).

En la sección 3.2.7, Medidas de mitigación, del Borrador del EIR/EIS, se explica que, según la ubicación y el diseño, las medidas de mitigación del tránsito pueden tener impactos ambientales secundarios sustanciales, como trastornos en la construcción de caminos y en las operaciones ferroviarias, así como el ruido de la construcción, las emisiones de contaminantes atmosféricos, los cambios estéticos visuales, la adquisición de derechos de vía, el desplazamiento del desarrollo residencial y comercial, el fomento del crecimiento descontrolado y el aumento de las millas recorridas por vehículo (VMT) asociadas que a su vez generarán emisiones de contaminantes atmosféricos/GEI, el desaliento del desarrollo orientado al tránsito (TOD) compacto y peatonal, la afectación de parques públicos y espacios abiertos, la eliminación de árboles y vegetación, y los impactos en las aguas subterráneas. El análisis general del Borrador del EIR/EIS se ha revisado para evaluar el potencial de los impactos ambientales secundarios de las medidas de mitigación del tránsito específicas del lugar incluidas en la sección 3.2.7, Medidas de mitigación del EIR/EIS final. Dado que uno de los criterios de selección es que las medidas de mitigación a considerar no deben dar lugar a impactos ambientales secundarios no mitigables, las medidas de mitigación presentadas en el EIR/EIS final no provocarían nuevos impactos significativos ni impactos sustancialmente más graves que los presentados en el Borrador del EIR/EIS.

Los requisitos de mitigación según la CEQA y la NEPA son distintos. Mientras que la CEQA exige que el organismo principal identifique y adopte medidas de mitigación viables (a menos que existan condiciones imperativas), la NEPA solo exige que el organismo principal federal identifique todas las medidas de mitigación pertinentes y razonables, pero no exige que el organismo principal federal adopte medidas de mitigación. Una vez más, la CEQA no requiere la identificación de medidas de mitigación para los impactos de demoras y congestión del tránsito porque no se consideran significativos bajo la CEQA. Por consiguiente, en lo que respecta a las medidas de mitigación de tránsito específicas del sitio de la NEPA incluidas en el EIR/EIS final, la Autoridad, en calidad de organismo federal principal, puede optar por adoptar o no la mitigación.

### **18.5.2 SJM-Respuesta-TR-2: Detalles de la gestión de tránsito y estacionamiento durante la construcción**

*Varios comentaristas cuestionaron la manera en que la fase de construcción del proyecto HSR afectaría a las autopistas; a las carreteras locales; a los ciclistas, a los peatones y al tránsito; y a las instalaciones de estacionamiento en la vía pública y fuera de ella. En los comentarios se*

---

<sup>7</sup> Los criterios utilizados en este EIR/EIS para identificar los "efectos adversos" para el tránsito según la NEPA se analizan en la Sección 3.2, Transporte, en el apartado 3.2.4.4, Método para evaluar los impactos según la NEPA.

*expresaba la preocupación de que la fase de construcción del proyecto no estuviera definida con un nivel de detalle suficiente para permitir una revisión ambiental adecuada (por ejemplo, el número, el alcance, la duración y la magnitud de los cierres temporales de carriles necesarios). En los comentarios también se cuestiona el nivel de detalle del análisis y la revisión ambiental previstos para la evaluación de los impactos del proyecto durante la construcción.*

El Borrador del EIR/EIS evalúa las condiciones y los posibles impactos durante la construcción del proyecto en función del nivel actual de diseño y definición del proyecto, siendo suficiente para el análisis ambiental. En el nivel actual de diseño preliminar del proyecto, pueden preverse razonablemente numerosas consecuencias de la construcción y se han identificado y evaluado en la Sección 3.2, Transporte, del Borrador del EIR/EIS. Por ejemplo, si bien no se ha identificado la fase precisa de los cierres de carreteras previstos por el contratista, la construcción de las cuatro alternativas incluiría probablemente un número limitado de cierres de la I-280 durante todo el fin de semana para construir o ampliar el cruce ferroviario. Asimismo, las alternativas 1, 2 y 3 requerirán el estrechamiento temporal de Monterey Road con la pérdida de acceso de giro a la izquierda durante la construcción del proyecto. Estos posibles efectos temporales relacionados con la construcción se han identificado y se han evaluado y publicado en el Borrador del EIR/EIS. Sin embargo, determinados elementos de la construcción del proyecto no están identificados actualmente dado el nivel actual de diseño del proyecto; los ingenieros y contratistas optarán por ejecutar el proyecto de manera diferente y deben contar con un cierto nivel de flexibilidad en los medios y métodos de construcción. Este proceso y las técnicas de construcción del proyecto se han descrito y analizado en el Borrador del EIR/EIS.

A fin de proporcionar a los futuros ingenieros y contratistas un margen de flexibilidad en la ejecución, y garantizar al mismo tiempo que todos los impactos del proyecto se den a conocer en el EIR/EIS, el proyecto incluye medidas de gestión del impacto ambiental que reducirían los impactos en el transporte y el estacionamiento durante la construcción. Estas características para evitar y minimizar el impacto (IAMF) requieren que el contratista desarrolle e implemente planes y acciones para minimizar o evitar los impactos potenciales de la construcción. Incluyen la implementación de horarios de construcción, la asignación de estacionamiento para los vehículos de construcción, el mantenimiento de las rutas de los camiones y la construcción para eventos especiales durante la construcción del proyecto, el mantenimiento de los accesos para bicicletas y peatones, la protección de los servicios ferroviarios de carga y de pasajeros, el mantenimiento de los accesos de tránsito, y el cumplimiento de las normas de diseño y orientación para las instalaciones de transporte. Todas las IAMF del proyecto se incluyen en el Volumen 2, Apéndice 2-E, Características para evitar y minimizar el impacto del proyecto, del Borrador del EIR/EIS. TR-IAMF#1-#9 y #11 son las más relevantes para este comentario.

Las IAMF son características del proyecto que se consideran parte del propio proyecto. La Autoridad y la FRA se comprometieron a integrar en el proyecto HSR las IAMF programáticas consistentes con el EIR/EIS del Programa Estatal (Autoridad y FRA 2005, citado en la Sección 3.2, Transporte, del Borrador del EIR/EIS), el EIR/EIS del Programa Final del Área de la Bahía al Valle Central (Autoridad y FRA 2008, citado en el Capítulo 1 del Borrador del EIR/EIS), y el EIR del Programa Final Parcialmente Revisado de 2012 (Autoridad 2012b, citado en el Capítulo 2 del Borrador del EIR/EIS). Según se explica en la Sección S.6, Características para evitar y minimizar impactos, y en la Sección 3.2.4.2, Características para evitar y minimizar impactos, del Borrador del EIR/EIS, estas características se incluyen como parte del proyecto. La Autoridad implementaría estas características durante el diseño y la construcción del proyecto para evitar o minimizar los impactos.

En la sección 3.2 del Borrador del EIR/EIS se evalúan los impactos relacionados con la construcción del proyecto HSR, con el nivel de detalle suficiente para llevar a cabo el análisis ambiental para la CEQA y la NEPA. El Borrador del EIR/EIS describe y evalúa los tipos potenciales, el rango y el alcance de los impactos posibles de la construcción que podrían ocurrir, en función de los medios y métodos finales implementados por el contratista. El proyecto incluye las IAMF para orientar y poner límites al contratista a fin de garantizar que no se produzcan impactos adicionales relacionados con la construcción del proyecto HSR más allá de lo expuesto en el EIR/EIS.



Respecto a los impactos TR#1, TR#2, TR#8 y TR#17, el EIR/EIS considera que los impactos serían menos que significativos según la CEQA, que es la determinación correcta basada en el análisis de los efectos y las pruebas presentadas. En cuanto a los impactos TR#10, TR#11 y TR#20, el EIR/EIS considera que los impactos serían significativos según la CEQA, que es la determinación correcta basada en el análisis de los efectos y las pruebas presentadas. Consulte la Tabla 3.2-23 del EIR/EIS para ver un resumen de las conclusiones de la NEPA en relación con estos efectos de la construcción. En general, las alternativas del proyecto dieron lugar a efectos generales similares de la NEPA durante la construcción, siendo la Alternativa 4 la menos perjudicial y la Alternativa 2 la que podría producir el mayor efecto general.

### **18.5.3 SJM-Respuesta-TR-3: Detalles del cálculo del tiempo de detención por bajada de barrera**

*Varios comentaristas solicitaron detalles adicionales sobre el número de trenes previstos y los cálculos del tiempo de detención por bajada de barrera en el análisis del Borrador del EIR/EIS sobre los impactos del tránsito con la Alternativa 4. También se plantearon preguntas sobre el número total de trenes incluidos y las proyecciones y metodologías utilizadas en el análisis del tiempo de detención por bajada de barrera y del tránsito asociado.*

El análisis de la circulación en los pasos a nivel se realizó mediante modelos de microsimulación que tenían en cuenta los volúmenes de vehículos, los parámetros de temporización de las señales de tránsito, el número de trenes en el paso a nivel, el tiempo de detención por bajada de barrera y los patrones de priorización de las señales de tránsito (si una señal está situada cerca del paso y tiene preferencia).

El número de trenes por hora pico se introdujo en los modelos de microsimulación basándose en los horarios futuros publicados y conceptuales, en consonancia con la metodología utilizada en el EIR Final aprobado para el Proyecto de Electrificación del Corredor de la Península (PCJPB 2015, como se cita en la Sección 3.2, Transporte, del Borrador del EIR/EIS). El servicio de Caltrain en el área de estudio para las condiciones existentes incluía tres viajes en dirección pico en los períodos AM y PM de máxima demanda y un servicio limitado (2 a 3 viajes por período pico) entre las estaciones Tamien y San Jose Diridon. Las proyecciones del servicio futuro de Caltrain incluían una expansión del servicio al sur de la estación San Jose Diridon para incluir de 3 a 4 viajes en dirección pico por hora entre las estaciones Gilroy y San Jose Diridon. Las proyecciones del servicio futuro para el HSR incluían 8 trenes por hora por dirección (16 trenes por hora en total) basados en un horario conceptual entre Diridon y Gilroy que tiene en cuenta los trayectos de Caltrain. Se observó un servicio de carga limitado en el corredor durante los numerosos días y semanas de recopilación de datos sobre las condiciones existentes, por lo que se consideró que el servicio de carga en las horas de máxima afluencia era insignificante en comparación con los volúmenes de trenes de pasajeros (no se observó ninguna actividad de trenes de carga en las horas de máxima afluencia entre semana durante la recopilación de datos realizada para el proyecto). Consulte la Sección 3.2.6.6, Servicio de ferrocarril de carga, del Borrador del EIR/EIS para obtener información adicional sobre la actividad ferroviaria de carga actual y proyectada dentro de la sección del proyecto. La actividad del ferrocarril de carga dentro de la sección del proyecto se produce en gran medida fuera de las horas de máxima afluencia de los días de semana por la mañana y por la tarde y, por lo tanto, no es relevante para el análisis del tránsito en horas pico.

El elevado número de trenes en el corredor en las condiciones futuras probablemente dará lugar a pasos a nivel en los que dos trenes (en direcciones opuestas) se crucen en un paso a nivel. Los programas conceptuales utilizados en el modelo de microsimulación reflejan esta posibilidad de "2 por 1" en los pasos a nivel, modelando cada tren individualmente en sus respectivas direcciones de circulación. Si dos trenes se cruzan en el trayecto de un paso a nivel, las barreras en el paso a nivel modelado permanecen cerradas y cualquier señal de tránsito cercana permanece en modo de prioridad hasta que el segundo tren haya pasado. El análisis refleja cómo los eventos 2 por 1 influyen en el número y la duración de los eventos de bajada de barreras y los eventos de prioridad de las señales de tránsito. En última instancia, estos eventos de 2 por 1 reducen el tiempo de detención en un cruce en el transcurso de una hora pico debido



a la coincidencia de los trenes (aunque el evento real de 2 por 1 en sí mismo resulta en un tiempo de detención más largo para ese evento específico).

Un dato clave en los modelos de microsimulación es el tiempo promedio de detención del tren por bajada de barrera. Los trenes se desplazan a diferentes velocidades a lo largo del sistema debido a la infraestructura física y a la presencia de estaciones (los trenes circulan a velocidades más bajas cuando entran y salen de las estaciones). Este indicador se desarrolló utilizando la información del tiempo de detención modelado para la sección del proyecto de San Francisco a San José; en los cruces cercanos a las estaciones de San José Diridon y Gilroy se utilizaron los datos del cruce actual de Mission Bay en San Francisco (el paso a nivel de las vías de Caltrain con el tiempo promedio de detención más largo en la sección del proyecto de San Francisco a San José), mientras que en todos los demás cruces se utilizó el percentil 95 del valor del tiempo promedio de detención para los cruces entre San Francisco y San José. Los datos sobre el tiempo actual de detención en los cruces en combinación con otros factores, como la velocidad de los trenes, la ubicación de las estaciones, la curvatura de las vías y otras características, se utilizaron para calcular el tiempo previsto de detención en varios cruces. En el análisis se utilizaron las siguientes proyecciones de tiempo de detención por bajada de barrera:

#### Valores de tiempo de detención por paso a nivel

Método de cálculo	Valor de tiempo de detención para un tren	Pasos a nivel
Percentil 95 de todos los cruces de San Francisco a San José	0:00:54	Todos los cruces no indicados a continuación
Paso a nivel promedio de Mission Bay (San Francisco)	0:01:08	Virginia Street, Auzerai Avenue, IOOF Avenue, Lewis Street, Martin Avenue, 6th Street, 7th Street, 10th Street, Luchessa Avenue

El tiempo promedio de detención por bajada de barrera de un tren único en el tramo del proyecto de San Francisco a San José para los cruces que no están cerca de las estaciones es inferior a 44 segundos. Por lo tanto, aplicar el tiempo de detención por bajada de barrera del percentil 95 añade al menos 10 segundos al tiempo previsto de detención de un solo tren. En el transcurso de una hora de máxima afluencia, esta proyección añade 200 segundos adicionales de tiempo de detención por bajada de barrera en la modelación, más allá de lo que cabría esperar normalmente.

## 18.6 Respuesta estándar sobre servicios públicos y energía

### 18.6.1 SJM-Respuesta-PUE-1: Servicios Públicos/Infraestructura de Servicios Públicos de Alto Riesgo

*Los comentaristas identificaron la infraestructura de servicios públicos, entre ellos, los pozos de suministro de agua potable y las estaciones de bombeo, que tendrían que ser reubicados pero que no se identifican como servicios públicos principales en la Sección 3.6, Servicios Públicos y Energía, del Borrador del EIR/EIS y el Volumen 2, Apéndice 3.6-A, Servicios Públicos e Instalaciones de Energía. Los comentaristas preguntaron sobre los procedimientos que utilizaría la Autoridad para identificar y reubicar/proteger los servicios públicos y preguntaron si la Autoridad cumpliría con las ordenanzas locales específicas y otros requisitos del gobierno local para la reubicación/protección de los servicios públicos tanto para los servicios públicos principales como para los secundarios.*

El término servicios públicos principales se define en la Sección 3.6.1, Introducción, y se incluye en el Volumen 2, Apéndice 3.6 A del Borrador del EIR/EIS. La Autoridad ha hecho esfuerzos razonables para identificar las ubicaciones de todos los servicios públicos dentro de la huella del proyecto en el marco de su Ingeniería Preliminar para la Definición del Proyecto-el análisis

ambiental y la documentación que es suficiente para informar sobre los impactos ambientales del proyecto HSR.

La Sección 3.6 y el Apéndice 3.6-A han sido actualizados en el EIR/EIS Final para incluir la información aplicable proporcionada por los comentaristas. Además, se ha revisado el impacto PU&E#4 para incluir los pozos de agua subterránea y las estaciones de bombeo. La Autoridad garantizará la construcción y el funcionamiento de los pozos de reemplazo antes de abandonar y demoler los pozos existentes a fin de evitar la interrupción de los sistemas de suministro de agua públicos (y privados). La Autoridad también está trabajando activamente con los proveedores de servicios públicos para integrar los servicios públicos adicionales existentes y planificados en el diseño final del proyecto, como se describe en SJM-Respuesta-PUE-2: Coordinación con las entidades gubernamentales locales y los proveedores de servicios públicos.

### **18.6.2 SJM-Respuesta-PUE-2: Coordinación con las entidades gubernamentales locales y los proveedores de servicios públicos**

*Varios comentaristas solicitaron que la Autoridad cumpla con los requisitos adoptados localmente al abordar los impactos de la construcción en las instalaciones del gobierno local o la reubicación de los servicios públicos.*

Como se indica en la Sección 3.6.3, Consistencia con Planes y Leyes, del Borrador del EIR/EIS, la Autoridad es un organismo estatal y, por lo tanto, no está obligada a cumplir con los reglamentos locales de uso del suelo y zonificación; sin embargo, la Autoridad se ha esforzado por diseñar y construir el proyecto HSR de manera que sea consistente con los reglamentos de uso del suelo. La Autoridad ha coordinado con las entidades gubernamentales locales y los proveedores de servicios públicos a lo largo de las fases de análisis de alternativas y desarrollo del Borrador del EIR/EIS. La Autoridad continuará esta coordinación a través de las fases finales de diseño e ingeniería. La Autoridad utiliza memorandos de entendimiento (MOU) y acuerdos de cooperación para establecer sus relaciones de trabajo con las entidades gubernamentales locales a lo largo del trazado del HSR en cada sección del proyecto a medida que avanza en su implementación. De forma similar, la Autoridad utiliza acuerdos maestros con las empresas de servicios públicos que establecen la relación de trabajo y los términos de cómo reubicar los servicios públicos existentes afectados. Los acuerdos/órdenes de trabajo ejecutados con los organismos gubernamentales locales y las empresas de servicios públicos especifican los términos y las normas precisas para reubicar o proteger en su sitio las instalaciones o servicios públicos existentes afectados y establecen las obligaciones de las partes en cuanto a diseño de ingeniería, construcción, costos, procedimientos de facturación y coordinación. Estos acuerdos también establecen las expectativas mutuas de las partes en cuanto a las funciones de consulta y revisión de la entidad gubernamental local o de la empresa de servicios públicos en el curso del desarrollo del diseño.

Muchos de los problemas específicos de conexión de servicios públicos y los lugares de reubicación no pueden conocerse hasta que la Autoridad esté más próxima al diseño final y los proveedores de servicios públicos o municipales transmitan información sobre el impacto de la alternativa seleccionada en sus instalaciones existentes. Durante el desarrollo del diseño final, la Autoridad coordinará con los proveedores de servicios públicos y los distritos y organismos locales para precisar esta información. Durante la fase de diseño final se identificarán y evaluarán otros servicios e instalaciones. El desarrollo del diseño final respetará todas las leyes estatales aplicables que requieren el uso de un servicio de localización de servicios públicos y el sondeo manual de los servicios públicos subterráneos dentro de la huella de la construcción antes de iniciar las actividades de perforación del suelo. La Autoridad coordinará con los proveedores de servicios públicos durante el diseño de ingeniería final y la construcción de las alternativas del proyecto para eliminar, realinear, reubicar o modificar de alguna manera los servicios públicos dentro del derecho de vía o protegerlos en su sitio o bien abandonarlos allí dentro del derecho de vía. Consulte los documentos PUE-IAMF#3 y PUE-IAMF#4 en el Volumen 2, Apéndice 2-E del Borrador del EIR/EIS.

La Autoridad aplica las prácticas estándar de la industria en relación con las instalaciones y los servicios públicos del gobierno local y de las empresas de servicios públicos. Por lo general, la Autoridad se asegura de que las instalaciones y los servicios públicos del gobierno local y de las empresas de servicios públicos funcionen de manera sustancialmente equivalente a como lo hacían antes de la reubicación o el impacto. La Autoridad también suele garantizar que el diseño de las reubicaciones o la reparación/sustitución de las instalaciones y servicios públicos cumpla con las normas de diseño publicadas (o, si no están publicadas, establecidas) de la entidad gubernamental local o de la empresa de servicios públicos (según corresponda) vigentes en un momento determinado (por lo general, el momento de la formalización del acuerdo o el momento del diseño final), y sujeto a la evaluación de la Autoridad de si las reubicaciones o sustituciones han efectuado una mejora o algún nivel de participación en los costos.

## 18.7 Respuestas estándar sobre recursos biológicos

### 18.7.1 SJM-Respuesta-BIO-1: Conectividad de la vida silvestre en el Valle del Coyote y el Paso Pacheco

*Los comentaristas expresaron su preocupación por el hecho de que el Borrador del EIR/EIS concluye erróneamente que el impacto del ferrocarril en la conectividad de la vida silvestre no es significativo en el Valle del Coyote y en el área del Paso Pacheco.*

La Autoridad no está de acuerdo con la afirmación de los comentaristas de que los impactos en el Valle del Coyote y en la cuenca superior del Río Pajaro/Soap Lake hasta el Paso Pacheco son significativos después de la aplicación de las características de diseño y las medidas de mitigación. El diseño del proyecto incluye pasos subterráneos para la fauna en el Valle del Coyote, viaductos y elementos de equilibrio hidrológico modificados en Soap Lake, y un túnel en el Paso Pacheco para evitar y minimizar los impactos en el movimiento de la fauna. Los pasos de fauna en el Valle del Coyote fueron diseñados, en la medida de lo posible, para cumplir con las normas de diseño publicadas en el material informativo y las directrices de diseño de transporte (Clevenger y Huijser 2011; Kirkland y Strohl 2011; Klafki 2014; Cypher 2010; Cypher et al. 2013; USFWS 2012; Cain et al. 2003; Ng et al. 2004; Gordon y Anderson 2003; y Dodd et al. 2007, según se indica en la Tabla 7-1 del Informe de Evaluación del Corredor de Vida Silvestre [WCA] [Autoridad 2020a, Apéndice C, citado en la Sección 3.7, Recursos Biológicos y Acuáticos, del Borrador del EIR/EIS]) en coordinación con las siguientes partes interesadas y expertos en desplazamiento de vida silvestre: Autoridad de Espacios Abiertos del Valle de Santa Clara (SCVOSA), The Nature Conservancy, Península Open Space Trust, la Agencia del Hábitat del Valle de Santa Clara (SCVHA) y Pathways for Wildlife.

La sección 3.7.8, Medidas de mitigación, describe las medidas de mitigación desarrolladas para compensar los impactos sobre los recursos biológicos. Las medidas que son relevantes para los pasos de fauna incluyen, pero no se limitan a:

- Pasos de fauna adicionales en el oeste del Paso Pacheco, que no se incluyeron en el diseño
- Una barrera acústica en la parte del tramo ferroviario que atraviesa Soap Lake, que tiene bajos niveles de ruido y luz de fondo en comparación con los tramos a lo largo de Monterey Road en el Valle del Coyote y a lo largo de la SR 152 en el oeste del Paso Pacheco.
- Requisitos de diseño de los pasos de fauna para la vegetación en las entradas y salidas, el sustrato, la cobertura dentro y fuera del paso
- Requisitos de vallado para prohibir la entrada de la fauna en el corredor ferroviario
- Aberturas que permitan el movimiento de la fauna silvestre a través del nuevo guardarraíl de Monterey Road en las alternativas 1 y 3 (ya que los guardarraíles existentes de 3 pies solo tiene cortes en las intersecciones)
- Compensación de los impactos inevitables derivados de la instalación de mantenimiento de la vía

Por otra parte, la Autoridad daría prioridad a la adquisición de terrenos de mitigación para las especies enumeradas, como la mariposa Bay Checkerspot, la rana de patas rojas de California y el halcón de Swainson, en las entradas de los cruces o cerca de ellas, para minimizar el desarrollo futuro y mantener los tipos de cobertura de tierras naturales y rurales que rodean las entradas y salidas de los pasos de fauna propuestos.

Si bien las características de diseño del proyecto y las medidas de mitigación no eliminan completamente los efectos del proyecto, sí minimizan los efectos a un nivel menos que significativo en comparación con las condiciones existentes. Más concretamente, las condiciones de movimiento de la fauna para cada grupo de desplazamiento de fauna silvestre no serían sustancialmente diferentes de la situación actual, que a menudo está degradada. Por ejemplo, es más probable que los pasos de fauna silvestre sean utilizados por los grupos de desplazamiento representados por el coyote, el zorro, el ciervo y el gato montés, ya que son los grupos/especies más propensas a utilizar los pasos en las condiciones existentes.

Por otro lado, los grupos de desplazamiento de alta movilidad y gran apertura, representados por el puma y el alce de Tule, tienen menos probabilidades de atravesar las barreras de desplazamiento semipermeables (por ejemplo, carreteras, guardarraíles, pasos subterráneos, alcantarillas) y las zonas urbanizadas en las condiciones actuales, y es probable que esto siga siendo así después de la construcción del HSR. Por ejemplo, rara vez se observan pumas que utilicen las alcantarillas o los pasos subterráneos para desplazarse por el Valle del Coyote. Es probable que esto siga siendo así en el Valle del Coyote después de la construcción del HSR, y que el paso inferior mejorado de Fisher Creek sea la mejor oportunidad para aumentar su utilización por parte de los pumas (dado que se sabe que utilizan los corredores ribereños para desplazarse). Además, la construcción de pasos subterráneos para la fauna situados bajo Monterey Road en el Valle del Coyote crearía oportunidades de desplazamiento seguras para todas las especies, incluido el puma, lo que supone una mejora con respecto a la situación actual, en la que Fisher Creek es la única opción de desplazamiento segura.

Para el grupo de desplazamiento de alta movilidad y apertura representado por el alce de Tule, no hay evidencia conocida de que los alces se desplacen a través del Valle del Coyote en las condiciones existentes. La creación de pasos de fauna inferiores por debajo de Monterey Road, algunos de los cuales cumplen con las recomendaciones mínimas de diseño para el alce de Tule, también aumentaría el potencial de paso seguro a través del valle si los animales sueltos intentan cruzar.

De forma similar, en el Paso Pacheco, hay pruebas de animales atropellados que demuestran que los alces de Tule intentan cruzar la SR 152 pero, en este momento, no hay pruebas de que los alces del Tule se desplacen con éxito de un lado a otro de la SR 152 con una frecuencia tal que la manada pueda aprovechar los recursos al norte de la SR 152. En consecuencia, la carretera SR 152 se considera una barrera de movimiento hacia el norte para los alces en las condiciones actuales. Esta es una hipótesis importante en el análisis porque el tren circula en paralelo y justo al sur de la SR 152. En la mayor parte de la zona del paso de Pacheco, el tren se encuentra dentro de un túnel, por lo que se evitan los posibles impactos en el movimiento de los alces de Tule en esas regiones.

En la franja occidental del paso Pacheco, donde el tren está a nivel, el tren crea una barrera para el movimiento hacia el norte. La propuesta BIO-MM#78 aborda parcialmente esta pérdida de oportunidades de movimiento a través de la vía férrea mediante la construcción de cuatro pasos subterráneos para la fauna. Todos estos pasos propuestos cumplen con las dimensiones y la frecuencia de cruce recomendadas para el alce de Tule (como se indica en la Tabla 7-1 del WCA), lo que crea un potencial de movimiento de los alces a través del corredor del tren. Sin embargo, no se sabe si los alces de Tule utilizan los pasos subterráneos con mucha frecuencia, por lo que el análisis incluye una pérdida de potencial de movimiento entre el tren y la SR 152. La reducción del potencial de desplazamiento supondría una pérdida de acceso a una zona relativamente pequeña de hábitat de forrajeo entre el proyecto y la SR 152. Es muy poco probable que la reducción del acceso a esta pequeña parcela de hábitat de forrajeo en el paso

de Pacheco suponga una reducción mensurable del éxito reproductivo o de la salud general de la población local de alces de Tule y, por tanto, no se considera un impacto sustancial.

### **18.7.2 SJM-Respuesta-BIO-2: Mayores impactos sobre la vida silvestre asociados con la Alternativa 3**

*Los comentaristas expresaron su preocupación por el hecho de que el Borrador del EIR/EIS no reconoce los mayores impactos sobre la agricultura y la vida silvestre resultantes de la Alternativa 3, que incluye una estación y una instalación de mantenimiento en el lado este de Gilroy.*

El Borrador del EIR/EIS sí reconoce los mayores impactos en la agricultura y la vida silvestre que resultan de la Alternativa 3. El Capítulo 8, Alternativa Preferida, brinda una visión general de los recursos clave por subsección. La alternativa 3 incluye la estación y las instalaciones de mantenimiento en el lado este de Gilroy. La sección 8.4.1.3, Subsección Morgan Hill y Gilroy, presenta una descripción de la Subsección Morgan Hill y Gilroy, que incluye las opciones de la estación de Gilroy y las instalaciones de mantenimiento. El resumen de las tierras de cultivo y los recursos biológicos indica que la alternativa 3 tendría el mayor impacto sobre estos recursos. Esta información también se cuantifica en la Tabla 8-1.

### **18.7.3 SJM-Respuesta-BIO-3: Pasos de fauna del Valle del Coyote**

*Los comentaristas señalaron que la descripción de los pasos de fauna en el Valle del Coyote es insuficiente para determinar si funcionarán e indicaron que los pasos son demasiado pequeños, demasiado largos, y/o demasiado oscuros para que los animales puedan ver a través del otro lado. A los comentaristas también les preocupa que los pasos de fauna propuestos puedan interferir con los pasos de fauna ya previstos.*

Las ubicaciones, altura, longitud y amplitud de los pasos de fauna están representadas en los planos de ingeniería (Volumen 3, Ingeniería preliminar para el registro de diseño del proyecto). Las dimensiones de los pasos de fauna se basan en las dimensiones mínimas recomendadas específicamente para los distintos grupos de desplazamiento, que se resumen en la Tabla 7-1 del WCA (Autoridad 2020a, Apéndice C, citado en la Sección 3.7, Recursos Biológicos y Acuáticos, del Borrador del EIR/EIS). Asimismo, el Apéndice J, Ubicaciones y dimensiones de las mejoras de diseño recomendadas, del WCA incluye una descripción de las características de diseño requeridas, tales como el sustrato y la cubierta de entrada/salida que se ha demostrado en distintas publicaciones que mejora el uso para cada grupo de desplazamiento. En el Valle del Coyote, la ubicación de los pasos de fauna se basó en las ubicaciones de los pasos de fauna propuestos en la Integración con el Paisaje del Valle del Coyote (SCVOSA 2017, como se cita en la Sección 3.7, Recursos Biológicos y Acuáticos, del Borrador del EIR/EIS) y en numerosas reuniones a lo largo de varios años con los autores y las partes interesadas que contribuyeron a ese mismo plan (es decir, SCVOSA, The Nature Conservancy, Peninsula Open Space Trust, Pathways for Wildlife y otros). Durante estas reuniones, la Autoridad trabajó con las partes interesadas en el movimiento de la fauna local para optimizar la ubicación y el diseño de los pasos de fauna en el Valle del Coyote en la mayor medida posible.

En cuanto a la posible interferencia con los pasos de fauna ya planificados, la Autoridad no tiene conocimiento de ningún plan de construcción o financiación existente para construir pasos de fauna en el Valle del Coyote. La Autoridad tiene conocimiento de que Penrod et al. (2013, según se cita en la Sección 3.7 del Borrador del EIR/EIS) recomendó un paso superior elevado para la fauna silvestre en Metcalf Canyon Road y de la "hoja de ruta" propuesta en la integración con el paisaje del Valle del Coyote para los pasos de fauna silvestre (SCVOSA 2017, según se cita en la Sección 3.7 del Borrador del EIR/EIS). La Autoridad ha incorporado los pasos subterráneos para la fauna silvestre propuestos en la integración con el paisaje del Valle del Coyote, y el puente terrestre propuesto en Metcalf Canyon o en Bailey Road sigue siendo una aspiración y una especulación en este momento, ya que no hay ningún documento de autorización ambiental ni financiación destinada al puente terrestre. Los efectos del proyecto propuesto sobre la plena aplicación de la integración paisajística del Valle del Coyote se evalúan en la Sección 3.7.7.9, Planes de conservación del hábitat, del EIR/EIS. Ese análisis concluye que si bien el HSR, en su



condición de nueva infraestructura en el paisaje, aumentaría la complejidad y el diseño de los pasos previstos en la Integración Paisajística del Valle del Coyote (SCVOSA 2017, según se cita en la Sección 3.7 del Borrador del EIR/EIS), la presencia del HSR no impediría la construcción de ningún paso, ni causaría un cambio en el diseño que pudiera hacer ineficaz el o los pasos.

BIO-MM#78, Creación de pasos de fauna silvestre en el terraplén de la ladera oeste del Paso Pacheco, establece la necesidad de cuatro pasos subterráneos en la sección ferroviaria a nivel de 2,5 millas a lo largo del oeste del paso de Pacheco para compensar la pérdida de circulación de la fauna silvestre en esta zona. El Apéndice J del WCA contiene planos de secciones transversales de las ubicaciones propuestas y la pendiente de los cuatro pasos subterráneos necesarios. Las dimensiones de los pasos (anchura, altura y longitud) cumplen con las dimensiones de diseño recomendadas presentadas en la Tabla 7-1 del WCA para todos los grupos de desplazamiento con presencia conocida en la región, incluidos los grupos de desplazamiento de alta y muy alta apertura representados por los pumas y los alces de Tule. Sin embargo, dado que los pasos inferiores bajo la SR 152 ya tienen menos probabilidades de funcionar para las especies de alta movilidad y alta apertura en las condiciones actuales, es probable que ocurra lo mismo con los pasos inferiores bajo el HSR. Si estos dos grupos/especies evitaban estos pasos, el efecto seguiría considerándose menos que significativo, ya que el desplazamiento alrededor de esta sección a nivel es posible y la pérdida de acceso a la pequeña parte de la pradera entre la carretera SR 152 y la sección a nivel de la vía férrea no reduciría sustancialmente el potencial de forrajeo o reproducción ni el bienestar de ninguna de las especies.

#### **18.7.4 SJM-Respuesta-BIO-4: Límites del Área Ecológica de Pastizales**

*Varios comentaristas afirmaron que el Borrador del EIR/EIS definió incorrectamente los límites del Área Ecológica de Pastizales (GEA) y no identificó, describió ni clasificó correctamente el GEA. Varios comentaristas también señalaron que el límite de GEA generalmente se alinea con el Área de Gestión de la Vida Silvestre de los Pastizales (Grasslands Wildlife Management Area, GWMA) designada por el gobierno federal, establecida en 1979 en virtud de la Ley de Conservación de Aves Migratorias, y que aproximadamente 131,000 acres se encuentran dentro de esta área. Algunos comentaristas también señalaron la designación de GEA como humedal de importancia mundial en virtud de la Convención de Ramsar sobre los Humedales de Importancia Internacional (Convención de Ramsar), un tratado internacional firmado en 1971. Por último, algunos comentaristas afirmaron que el uso del Área Importante para las Aves (IBA) del GEA de Audubon definía el GEA de forma demasiado limitada, lo que daba lugar a un análisis erróneo de varios recursos biológicos, incluidas las servidumbres de conservación.*

La Autoridad ha aclarado la descripción de GEA en el EIR/EIS final. Según se describe en el EIR/EIS final, existe cierta confusión en cuanto a los límites oficiales del GEA y la superficie total de GEA. La Autoridad señala que la historia, el uso del suelo y la propiedad de la región son complejos. Aparentemente, se utilizó por primera vez el término GEA en la Convención de Ramsar, firmada en 1971. Según la definición de la Convención de Ramsar, los límites de GEA (Sitio #1451) abarcan aproximadamente 160,000 acres (Servicio de Información de Sitios Ramsar 2020). El Área de Vida Silvestre de Los Baños, que ocupa aproximadamente 3,000 acres, fue la primera área conservada en la región, anterior a la Convención de Ramsar. Fue adquirida por primera vez por la Comisión de Caza y Pesca en 1929 y posteriormente designada como área de vida silvestre por la Comisión de Caza y Pesca en 1954. Tras la designación de GEA en el marco de la Convención de Ramsar, la Comisión de Caza y Pesca de California estableció el Área de Vida Silvestre de Volta en 1973, dentro de los límites de GEA definidos por la Convención de Ramsar. El Área de Vida Silvestre de Volta fue la segunda área de vida silvestre designada establecida en la región, que protege aproximadamente 3,800 acres.

En 1979, el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los Estados Unidos (USFWS) estableció el GWMA, que comprende tierras de propiedad privada en las que se han adquirido servidumbres de conservación perpetuas (USFWS 2020a). El GWMA se estableció en virtud de la Ley de Conservación de Aves Migratorias, que identifica un proceso para aprobar las áreas recomendadas por el Secretario del Interior para su adquisición con los Fondos de Conservación

de Aves Migratorias. No se ha podido localizar un límite del área designada como GWMA en 1979; sin embargo, a partir del informe anual del año fiscal 2018 de la Comisión de Conservación de Aves Migratorias, el número total de acres protegidos (título de propiedad, servidumbre/arrendamiento, otros) dentro del GWMA es de 94,997 acres (USFWS 2020b). Los límites del GWMA no son idénticos a los de la GEA designada por la Convención de Ramsar, pero en general son similares.

En 1992, la Comisión de Caza y Pesca de California estableció el Área de Vida Silvestre de los Pastizales del Norte, que consta de aproximadamente 7,400 acres en tres áreas (China Island, Gadwall y Salt Slough), también situadas dentro de los límites de GEA según la definición de la Convención de Ramsar. En 2005, el USFWS finalizó una evaluación ambiental para una ampliación del GWMA en aproximadamente 46.400 acres y aprobó un dictamen de impacto no significativo para la acción propuesta (USFWS 2005). Los límites de la ampliación del GWMA están fuera de la GEA designada por la Convención de Ramsar.

Por último, Audubon ha desarrollado una iniciativa para identificar, supervisar y proteger los lugares más importantes para las aves, denominados IBA. Audubon ha designado aproximadamente 160,000 acres dentro del Área Importante para las Aves (IBA) de GEA en febrero de 2010, la última actualización disponible (Audubon 2020). Los límites de este IBA son similares, pero no exactamente idénticos, a los de GEA tal y como se definen en la Convención de Ramsar. El IBA que corresponde al GEA de Audubon es mayor que el GEA en algunas zonas (sobre todo en el margen norte) y ligeramente más pequeño en otras zonas, como el sur del Área de Vida Silvestre de Volta y la zona centrada en Henry Miller Road. Finalmente, el área importante para las aves del GEA de Audubon excluye la zona de expansión del GWMA.

Con respecto a las observaciones de los comentaristas de que la Autoridad se basa en un límite incorrecto de GEA en el Borrador del EIR/EIS, y el uso inadecuado de un límite incorrecto resulta en una evaluación incompleta de los recursos biológicos, la Autoridad no está de acuerdo. En conjunto, como se aclara en el Borrador del EIR/EIS y a menos que se indique lo contrario, cuando la Autoridad se refiere a GEA, se refiere a todas las áreas dentro del GEA según la definición de la Convención de Ramsar, las áreas dentro del IBA del GEA de Audubon y las áreas dentro del GWMA (ampliado en 2005), así como las áreas dentro de los Refugios Nacionales de Vida Silvestre de San Luis y Merced. En otras palabras, se considera la mayor extensión geográfica de GEA. Las referencias en el Borrador del EIR/EIS a áreas de conservación específicas, tal como se definen en el Borrador del EIR/EIS (por ejemplo, el Área de Gestión de la Vida Silvestre de Volta o la Servidumbre de Conservación de Mud Slough) o a áreas específicas de análisis (por ejemplo, el IBA del GEA de Audubon) son, por tanto, específicas de los recursos que se evalúan en el EIR/EIS y se utilizan en el análisis de forma deliberada.

Los comentaristas expresaron su preocupación sobre la idoneidad del análisis respecto de las especies en situación especial (por ejemplo, el mirlo tricolor, las aves migratorias, las aves costeras y otras aves acuáticas) sobre la base de los límites de GEA. El Borrador del EIR/EIS considera los efectos sobre las especies en situación especial y su hábitat independientemente de los límites administrativos o de conservación específicos. Como se describe en el Borrador del EIR/EIS, la Autoridad llevó a cabo la modelización del hábitat de las especies a lo largo del trazado, así como dentro de una amplia zona regional alrededor del trazado (inclusive el GEA). Por lo tanto, la evaluación presentada en el Borrador del EIR/EIS evalúa los efectos sobre las especies en situación especial sobre la base del hábitat, independientemente de si ese hábitat se encuentra dentro del GEA o no.

Los comentaristas también afirmaron que el análisis de los efectos en las áreas de conservación era demasiado limitado y que también debería considerar las áreas dentro del GEA en el análisis de impacto. Como se indica en la sección 3.7.1, Introducción, del Borrador del EIR/EIS, las áreas de conservación se definen como "parcelas de tierra que están protegidas o gestionadas específicamente para, o que han sido designadas para, la conservación de recursos biológicos o acuáticos". Estas áreas se identificaron sobre la base de servidumbres de conservación registradas, terrenos fiscales (como refugios de vida silvestre) y bancos de conservación y

mitigación. La Autoridad revisó las bases de datos existentes y coordinó con las partes interesadas locales la identificación de las áreas de conservación, como se indica en el Borrador del EIR/EIS. Varias áreas dentro de los límites de GEA que cumplían con la definición de áreas de conservación se superponían con la extensión del proyecto, incluida el Área de Gestión de la Vida Silvestre de Los Baños y la Servidumbre de Conservación de Mud Slough. La Autoridad revisó las parcelas no protegidas dentro de los límites generales de GEA -que consisten principalmente en usos intensivos del suelo agrícola; y determinó que no se ajustaban a la definición de zonas de conservación. La Autoridad también señala que los límites de GEA no se basan en la ecología (es decir, en el tipo de vegetación, el hábitat, la forma del terreno y/o los suelos), especialmente en las zonas que coinciden con la superficie del proyecto, y, aunque son importantes para orientar los futuros esfuerzos de conservación, estos límites son principalmente administrativos.

Por último, los comentaristas afirmaron que el análisis del impacto biológico se limitó indebidamente al IBA del GEA de Audubon. Como se ha señalado anteriormente, los impactos se evaluaron independientemente de los límites administrativos o de conservación para todos los recursos biológicos. Sin embargo, los impactos significativos sobre las especies y el hábitat de las especies se identifican a menudo en las zonas naturales no urbanizadas, ya que la calidad del hábitat existente en estas zonas es alta (y, por tanto, el efecto de la pérdida o degradación del hábitat para la población local o regional es mayor). Este es el caso del análisis del impacto sobre las aves playeras y acuáticas. La Autoridad determinó que los impactos en el hábitat de las aves playeras migratorias y reproductoras dentro del IBA del GEA de Audubon eran significativos y, en consecuencia, es allí donde se centra la mitigación. El IBA del GEA de Audubon se utilizó para identificar/confinar la ubicación de los impactos significativos porque incluía las áreas naturales a lo largo del trazado ferroviario y estaba específicamente designado para las especies analizadas (aves playeras y acuáticas). Es decir, era un límite conveniente y apropiado para identificar los impactos de efectos significativos. En consecuencia, como se describe en el impacto BIO#44 del Borrador del EIR/EIS, la Autoridad identificó impactos acústicos significativos en las aves playeras y acuáticas dentro del IBA del GEA de Audubon.

En resumen, a los efectos de evaluar los impactos sobre las aves playeras y acuáticas, la Autoridad utilizó un límite pertinente y biológicamente apropiado para identificar los efectos significativos. A fin de contribuir a esclarecer la aplicabilidad de los distintos límites del GEA al análisis del impacto sobre los recursos biológicos, la Autoridad ha ampliado la descripción y la antecedentes del GEA en el EIR/EIS Final. Desde una perspectiva más amplia, en la evaluación del impacto sobre los recursos biológicos se consideraron correctamente los impactos sobre las especies en situación especial, los humedales, las áreas de conservación y el movimiento de la vida silvestre, independientemente de que esos recursos estuvieran ubicados dentro de uno o más de los límites administrativos de GEA.

### **18.7.5 SJM-Respuesta-BIO-5: Impacto de la iluminación en la fauna silvestre**

*Los comentaristas afirman que el Borrador del EIR/EIS no revela la ubicación, la altura o la intensidad de la iluminación asociada a las operaciones del proyecto. Además, los comentaristas sostienen que el Borrador del EIR/EIS no realiza una evaluación adecuada de las medidas para reducir la luz y el resplandor dentro de las áreas naturales.*

La Autoridad reconoce que el Borrador del EIR/EIS proporcionó información limitada sobre la iluminación de las operaciones. Se ha añadido información adicional sobre la iluminación en las instalaciones operativas y en los trenes en las ubicaciones pertinentes del Capítulo 2, Alternativas, en el EIR/EIS Final. Más concretamente, se ha añadido información sobre la iluminación de los vehículos en el apartado 2.4.2, Vehículos, del EIR/EIS Final. La información sobre la iluminación de las estaciones se ha añadido a la sección 2.4.3, Estaciones, del EIR/EIS Final. Para todos los tipos de perfiles de vía, la Sección 2.4.4, Componentes de la Infraestructura, aclara que no se instalaría iluminación por reflectores o nocturna a lo largo del carril del HSR para las operaciones o el mantenimiento de la vía, excepto para instalaciones específicas, entre las que se incluyen los sitios de mantenimiento y sistemas, las instalaciones locales en las que la iluminación es necesaria para la seguridad pública y para el uso de

emergencia en los portales de los túneles. La sección 2.4.5, Pasos a distinto nivel, aclara que el alumbrado temporal y portátil se utilizaría para el mantenimiento y que el alumbrado de la calzada se proporcionaría de acuerdo con las normas vigentes de la calzada; la sección 2.4.6, Pasos a nivel, también especifica el alumbrado de acuerdo con las normas vigentes de la calzada. La sección 2.4.7, Distribución de la energía de tracción, señala que se suministrará iluminación, pero que se minimizará utilizando sensores de movimiento, límites de altura, apantallamiento, orientación hacia abajo y sustitución de fuentes de luz infrarroja cuando sea posible. El capítulo 2 también explica los requisitos de iluminación para cumplir con las normas de seguridad de las mejoras de la red eléctrica, los elementos de señalización y control de trenes y las instalaciones de mantenimiento. Dichas instalaciones de mantenimiento incluyen la instalación de mantenimiento de la vía (cerca de Gilroy) y el apartadero de mantenimiento de la vía (en el Valle de San Joaquín), con indicación del tipo y la altura de la iluminación propuesta, y las medidas utilizadas para minimizar los efectos de la iluminación fuera de la instalación. El vallado que rodea a ambas instalaciones estaría apantallado, lo que ayudaría a minimizar la propagación de la luz fuera de las instalaciones. Para toda la iluminación esencial necesaria para la seguridad, el capítulo 2 establece que la iluminación incorporará sensores de movimiento, límites de altura, apantallamiento y orientación hacia abajo cuando sea factible y coherente con la seguridad.

La Autoridad también ha revisado el análisis de los impactos de la iluminación (Impacto BIO#47), sobre la base de un análisis detallado en el Apéndice 3.7-F del Borrador revisado/suplementario del EIR/EIS. Aunque el Borrador del EIR/EIS concluyó que la luz artificial tenía un impacto menos que significativo, el análisis revisado encuentra un impacto significativo en el movimiento de la vida silvestre para las cuatro alternativas porque la luz artificial interferiría con los corredores de movimiento de la vida silvestre existentes. Estos impactos se mitigarían con las medidas de mitigación BIO-MM#80: Minimizar el ruido intermitente permanente y los impactos visuales en el movimiento de la vida silvestre, y BIO-MM#89: Minimizar los impactos de la iluminación de las operaciones en las especies de fauna silvestre. BIO-MM#80 requiere la instalación de barreras en determinados corredores de paso de la fauna que sirvan para minimizar la exposición de la fauna a la luz artificial. BIO-MM#89 minimiza la iluminación de las operaciones y, cuando sea factible, exige que la iluminación de las operaciones utilice luz de mayor longitud de onda (verde o roja) que minimice los impactos de la luz artificial en la fisiología de la vida silvestre. El EIR/EIS final concluye que la perturbación de la vida silvestre por la iluminación sería menos que significativa después de la mitigación.

#### **18.7.6 SJM-Respuesta-BIO-6: Impactos del ruido en la fauna silvestre**

*Los comentaristas identificaron como preocupación que el ruido producido por el paso de los trenes HSR afectaría a la vida silvestre de diversas maneras, produciendo efectos como el estrés, la alteración del comportamiento, la reducción del éxito reproductivo y la disminución de la capacidad para encontrar comida, evitar a los depredadores o comunicarse con otros animales. Los comentaristas también afirmaron que el ruido de los trenes impediría a la fauna silvestre cruzar el trazado ferroviario. Los comentarios criticaron la forma y las fuentes de información utilizadas en el análisis y citaron otras fuentes de información no utilizadas en el análisis.*

En la siguiente respuesta se describe cómo se evaluaron los impactos del ruido sobre la fauna, se analiza la información pertinente al ruido generado por los trenes del HSR, se expone cómo responden los diferentes tipos de fauna al ruido, se examina en qué consiste el uso conocido de la fauna en la zona de estudio y se presentan las conclusiones en relación con los posibles impactos del ruido.

#### **Análisis de los impactos del ruido en la fauna silvestre**

Los impactos acústicos sobre la fauna se evaluaron en primer lugar en el contexto de un análisis de las aportaciones de las partes interesadas centrado en los impactos sobre las aves en el IBA de GEA. Esa información sirvió de base para un análisis detallado que se publicó en el WCA (Autoridad 2020a, Apéndice C, citado en la Sección 3.7, Recursos biológicos y acuáticos, del Borrador del EIR/EIS). Los impactos se abordaron en el Borrador del EIR/EIS bajo el Impacto



BIO#44; se determinó que los impactos eran significativos debido a los efectos sobre la avifauna del IBA del tramo superior del Río Pájaro y el IBA de GEA, con mitigación requerida mediante la medida de mitigación BIO-MM#80. En respuesta a las preocupaciones sobre el puma y a los comentarios sobre el Borrador del EIR/EIS, se revisó el análisis de los impactos del ruido sobre los murciélagos y los mamíferos terrestres y se presentó en el Apéndice 3.7-E, Análisis suplementario del ruido sobre las especies de fauna terrestre, del Borrador del EIR/EIS revisado/suplementario, con los cambios correspondientes al impacto BIO#44 y a la medida de mitigación BIO-MM#80. Los cambios ampliaron la conclusión de impacto significativo hasta incluir los impactos sobre el puma, el zorro kit de San Joaquín y la rata canguro de Fresno, con la mitigación requerida para abordar esos impactos.

### **Ruido producido por los trenes HSR en funcionamiento**

En el análisis del ruido del WCA se ofrece una perspectiva general de la producción de ruido de los trenes del HSR. Ese análisis trata de la velocidad de los trenes, la duración del ruido experimentado por un receptor cercano, la distribución de la frecuencia del ruido producido y otras cuestiones relacionadas que caracterizan el ruido que probablemente produzcan los trenes en funcionamiento en el marco del proyecto. El ruido de la bocina se examina por separado en el Apéndice 3.7-E del Borrador revisado/suplementario del EIR/EIS. El impacto BIO#44 del Borrador del EIR/EIS presenta mapas de exposición al ruido en el IBA situado en el tramo superior del Río Pájaro y en la IBA de GEA, basándose en el ruido modelado en esas zonas. El Apéndice 3.7-E del Borrador revisado/suplementario del EIR/EIS analiza los niveles sonoros de fondo medidos en las inmediaciones del trazado ferroviario propuesto y presenta una tabla, con su correspondiente análisis, de la posible exposición al ruido en zonas (distintas de IBA) expuestas al ruido de los trenes. El análisis también examina la posible eficacia de las medidas de mitigación para atenuar ese ruido. El análisis es muy conservador, ya que supone una exposición al ruido a distancias considerablemente mayores que las previstas por Shilling et al. (2020), una fuente citada repetidamente por los comentaristas.

### **Conocimiento científico de la respuesta de la fauna silvestre al ruido**

El WCA cita y analiza varias fuentes de información publicada sobre la capacidad auditiva de las aves y la forma en que se ha observado que responden al ruido procedente de distintas fuentes y con distintas amplitudes. Estos datos se utilizan para designar umbrales de efecto para diferentes tipos de impacto potencial sobre las aves. Los comentaristas no han aportado ninguna fuente de información sustancial que modifique este análisis. El análisis del Borrador del EIR/EIS para el impacto BIO#44 se basa principalmente en las directrices de la FRA para evaluar los impactos del ruido en la fauna silvestre distinta de las aves, y algunos comentaristas fueron críticos respecto de ese análisis. El análisis fue sustituido por un análisis revisado de los impactos del ruido sobre los mamíferos. El análisis también señaló que los impactos de las vibraciones en los anfibios y reptiles son mucho más preocupantes que los impactos del ruido, y los comentaristas no proporcionaron ninguna información para alterar esta conclusión. El análisis revisado de los impactos sobre los mamíferos aparece en el Apéndice 3.7-E del Borrador revisado/suplementario del EIR/EIS. El análisis concluye que los mamíferos en general tienen una percepción del sonido comparable o mejor que la de los humanos; que generalmente dependen del sonido para encontrar comida y/o evadir a los depredadores y a veces para comunicarse; que el ruido del HSR tiene el potencial de perturbar estos comportamientos; y que el potencial de impacto varía ampliamente entre las especies. El Apéndice 3.7-E del Borrador revisado/suplementario de EIR/EIS también ofrece un análisis específico de los impactos potenciales del ruido sobre todos los mamíferos en situación especial en el área de estudio, así como un análisis más general para los mamíferos que no se encuentran en situación especial.

### **Vida silvestre y ruido en el área de estudio**

El entorno acústico existente en el área de estudio y su potencial para afectar a la vida silvestre se evalúa con mayor detalle en el WCA y en el Borrador revisado/suplementario de EIR/EIS Apéndice 3.7-E. El WCA evalúa los impactos potenciales sobre las aves, y observa el mayor potencial de impacto en las IBA, donde las fuentes de ruido de fondo existentes son de baja intensidad, y el trazado del HSR alteraría permanentemente ese entorno en una zona importante



utilizada por las aves. El Apéndice 3.7-E evalúa los impactos potenciales sobre los mamíferos, y detecta un entorno acústico complejo en el que los impactos están limitados en gran medida por determinados factores importantes:

- El ruido producido por el tren HSR sería breve e intermitente y prácticamente no existiría durante el horario nocturno y las primeras horas de la mañana.
- Gran parte del trazado, fuera de las zonas rurales, es colindante con un importante corredor de transporte existente que enmascara parcialmente el ruido del HSR a un lado del trazado, pero el ruido puede propagarse a una distancia considerable al otro lado.
- Todos los mamíferos en situación especial y los más comunes son principalmente nocturnos o son animales de madriguera.
- El hábitat de la fauna silvestre está casi ausente en las zonas urbanas cercanas a San José, Morgan Hill y Gilroy.
- El ruido del HSR tiene el mayor potencial de afectar a los mamíferos en los corredores importantes de paso de la vida silvestre, que generalmente se encuentran en el Valle del Coyote, la parte superior de Pacheco Creek y la Cordillera del Diablo, desde el portal este del túnel del Paso Pacheco hasta el extremo oeste del Valle de San Joaquín.
- Las cámaras trampa y otras fuentes de datos documentan el uso continuo por parte de los mamíferos de los principales cruces de autopistas existentes en estos importantes corredores de paso de la fauna.

### Conclusiones del análisis de impacto

El análisis del impacto sobre las aves aparece en el WCA y en el Borrador del EIR/EIS Impacto BIO#44. Ese análisis encuentra impactos significativos sobre las aves en las IBA, en particular una zona de daño auditivo potencial cerca del trazado, así como una zona más extensa de efectos potenciales relacionados con el comportamiento y el estrés. Se requiere la adopción de la medida de mitigación BIO-MM#80, que exige la instalación de barreras acústicas en las IBA para minimizar el ruido (aproximadamente una reducción de 10 decibelios [dB]) y la perturbación visual de las aves cerca del trazado ferroviario. Además, la medida de mitigación BIO-MM#58 prevé una mitigación compensatoria por la pérdida de hábitat de las aves atribuida a los impactos del ruido. El Borrador del EIR/EIS concluyó que, con la aplicación de las medidas de mitigación requeridas, los impactos del ruido de las operaciones sobre la vida silvestre serían menos que significativos.

El análisis del impacto sobre los mamíferos aparece en el Apéndice 3.7 E del Borrador revisado/suplementario de EIR/EIS y en el Impacto BIO#44 del Borrador revisado/suplementario de EIR/EIS. Dicho análisis concluye que, en las zonas en las que el ruido del tren HSR no está enmascarado por otras fuentes de ruido, los mamíferos podrían ver mermada su capacidad de búsqueda de alimento y/o de evasión de depredadores y podrían verse disuadidos de cruzar el trazado ferroviario. Para la mayoría de los mamíferos, en la mayoría de los lugares, la mayor parte del tiempo, esos impactos potenciales son menos que significativos debido a una amplia variedad de factores, como las pruebas de habituación a las fuentes de ruido existentes o las pruebas de actividad máxima durante las horas del día en que los trenes serían pocos o estarían ausentes. Sin embargo, debido principalmente a su alta sensibilidad a la actividad humana, es probable que se produzcan impactos significativos para el puma, el zorro kit de San Joaquín y la rata canguro de Fresno. Se requiere la adopción de la medida de mitigación BIO-MM#80, que exige la instalación de barreras acústicas para minimizar el ruido (aproximadamente una reducción de 10 dBA) en importantes corredores de migración en el Valle del Coyote, cerca del arroyo Pacheco al oeste del túnel del Paso Pacheco y cerca del acueducto de California al este del túnel del Paso Pacheco. Las barreras instaladas para mitigar el impacto acústico sobre las aves también beneficiarían a los mamíferos de esas zonas (principalmente la rata canguro de Fresno, cerca de GEA).

Tras la aplicación de las medidas de mitigación requeridas, los impactos acústicos sobre toda la fauna terrestre serían menos que significativos.

### **18.7.7 SJM-Respuesta-BIO-7: Aclaraciones sobre los conflictos del proyecto con el Plan de Hábitat del Valle de Santa Clara**

*El Apéndice B de la Presentación de Comentarios #1618 a cargo de Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy y SCVOSA aportó comentarios sobre la Tabla 1, Evaluación de Conflictos Potenciales con el Plan de Hábitat del Valle de Santa Clara, y sobre la Tabla 2, Evaluación de Conflictos Potenciales con el Plan de Conservación del Valle de Santa Clara, ambos en el Apéndice I del Informe Técnico de Recursos Biológicos y Acuáticos (Autoridad 2020a, citado en la Sección 3.7, Recursos Biológicos y Acuáticos, del Borrador del EIR/EIS).*

La Autoridad señala que los comentaristas afirmaron que el proyecto podría causar conflictos con las "Estrategias, Metas y Principios de Diseño" descritos de manera muy general, según el Plan de Hábitat. Estos pueden describirse con mayor precisión como políticas generales que la Agencia de Hábitat debe seguir y tratar de alcanzar (es decir, de naturaleza aspiracional). Ninguna de estas políticas generales tiene acciones específicas asociadas. Aunque estas políticas generales pueden aplicarse a los recursos afectados por el proyecto, esos efectos no excluyen la capacidad de SCVHA para poner en práctica sus políticas en sus acciones cotidianas ni hacen inviable la aplicación de sus políticas por parte de SCVHA. Por consiguiente, la Autoridad deduce que no se producirían conflictos con las estrategias generales, las metas o los principios de diseño.

En el momento de analizar los conflictos sobre acciones específicas, no se preveía que se produjeran efectos directos en las tierras de la reserva de conservación. Desde entonces se ha determinado que algunas tierras del sistema de reservas gestionadas por la SCVHA y The Nature Conservancy se verían parcialmente afectadas por la huella del proyecto. La evaluación revisada de los impactos, que incluye los acres afectados según cada alternativa, aparece en la Sección 3.7, Recursos biológicos y acuáticos, Impacto BIO#51 del EIR/EIS Final. El impacto sería significativo y se requiere una mitigación. Los impactos en las tierras de reserva de la SCVHA también se identifican en el impacto BIO#53, que señala un posible conflicto con la Acción LAND-R3 de la SCVHP. La mitigación de estos impactos es necesaria e incluiría las siguientes medidas de mitigación.

- BIO-MM#9: Preparación e implementación de un plan de manejo, manejo adaptable y monitoreo de aguas subterráneas
- BIO-MM#10: Preparación de un plan de mitigación compensatorio para las especies y los hábitats de las especies
- BIO-MM#79: Facilitar el movimiento de fauna silvestre entre las montañas de Santa Cruz y la cordillera del Diablo
- BIO-MM#84: Proporcionar mitigación compensatoria de impactos en las servidumbres de conservación
- BIO-MM#85: Adoptar medidas de mitigación compensatoria para impactos permanentes en la superficie forestal de sicómoros de California en la reserva regional de espacios abiertos de Pacheco Creek

Estas medidas garantizan que se aplicará una mitigación compensatoria de los impactos en las reservas de conservación. Los comentaristas manifestaron su preocupación por el hecho de que las medidas de mitigación se aplicaran sin su participación. BIO-MM#10 se ha revisado en el EIR/EIS final para indicar expresamente que "la propiedad de las tierras adquiridas a título oneroso se transferiría al propietario/administrador de tierras más adecuado de la región, que se determinará en coordinación con las agencias y organizaciones de conservación", y que el plan de gestión de la conservación incluiría "la coordinación con las agencias y organizaciones de conservación locales para garantizar que las opciones de mitigación promuevan y no entren en

conflicto con los objetivos de conservación de la región". Estas disposiciones se aplican a todos los terrenos en los que la SCVHA tiene un interés.

Los comentaristas también señalaron su preocupación por el hecho de que las especies en situación especial, como los mirlos tricolores, no estarían protegidas si se encontraran en tierras de la reserva de conservación. Esto es incorrecto. Todas las disposiciones del análisis relacionadas con las especies en situación especial son aplicables independientemente de la titularidad actual de los terrenos.

A continuación se incluyen copias de las Tablas 1, 2 y 3 del Apéndice I del Informe Técnico sobre Recursos Biológicos y Acuáticos (Autoridad 2020a, citado en la Sección 3.7 del Borrador del EIR/EIS). Aunque el informe y sus apéndices no se volverán a publicar, la información que se muestra aquí sirve para demostrar a los comentaristas cómo se ha revisado el análisis en función del mayor conocimiento y de las preocupaciones que han manifestado. El texto siguiente se muestra con líneas rojas y tachadas que indican las modificaciones de la evaluación a la luz de la comprensión revisada del alcance de los impactos en las tierras de la reserva de conservación. Esta versión solo incluye las filas de cada tabla que se comentaron en la presentación de comentarios #1618 de Península Open Space Trust, The Nature Conservancy y SCVOSA.

**Tabla 1 Evaluación de los posibles conflictos con el Plan de Hábitat del Valle de Santa Clara**

Tipo de acción <sup>1</sup>	Declaración de la acción <sup>2</sup>	Función <sup>3</sup>	Evaluación del potencial de conflicto
Adquisición	LAND-WP4. Adquirir hábitats adyacentes a recursos acuáticos protegidos en forma permanente con un alto potencial de sustentar a la CRLF y que se encuentren en la Unidad de Recuperación del Este de la Bahía de San Francisco para la rana de patas rojas (USFWS 2002) (Coyote Creek, Pacheco y Pescadero Watersheds).	A	La acción no incluye objetivos cuantitativos de resultados, por lo que las alternativas del proyecto no tendrían ningún potencial de conflicto con los resultados de la acción.
Adquisición	LAND-R3. Adquirir a título de pleno dominio u obtener servidumbres de conservación en tierras que protejan por lo menos 40 acres del bosques aluviales de sicómoros de California Central existentes, para asegurar que este tipo de cubierta terrestre muy raro y amenazado quede preservada en el área de estudio.	Q	Efectos a lo largo del arroyo Pacheco en un porcentaje apreciable de este tipo de hábitat en la zona del plan. <del>Además, los mayores efectos se producen en una zona no modelada como bosques de sicómoros (pese a serlo) que la SCVHA ha adquirido recientemente. Es posible que las alternativas del proyecto puedan modificarse para evitar este efecto, en ausencia de mitigación. Esto constituiría un impacto significativo que requeriría una mitigación compensatoria.</del>
Gestión	CHAP-1. Llevar a cabo quemas prescritas en el chaparral y el matorral costero del norte para mantener los huecos del dosel y promover la regeneración. Utilizar estudios específicos para determinar la ubicación y la frecuencia.	A	La acción no incluye objetivos cuantitativos de resultados, y no se han identificado lugares para esta acción en la huella del proyecto o en sus proximidades; por tanto, las alternativas del proyecto <del>no tendrían ningún potencial de conflicto</del> <u>identificado</u> con los resultados de la acción.

Tipo de acción <sup>1</sup>	Declaración de la acción <sup>2</sup>	Función <sup>3</sup>	Evaluación del potencial de conflicto
Gestión	GRASS-1. Continuar o introducir el pastoreo de ganado y herbívoros nativos (por ejemplo, alces) en una variedad de regímenes de pastoreo.	A	<del>Esta acción solo afecta a las tierras del Sistema de Reservas, lo que no afectaría a la extensión del proyecto, sino a la Reserva Regional de Espacios Abiertos de Pacheco Creek, donde el proyecto tendría efectos temporales y permanentes. La mitigación compensatoria de esos impactos respondería al potencial, por lo que no existe la posibilidad de un conflicto con la acción GRASS-1.</del>
Gestión	GRASS-4. Llevar a cabo una siembra seleccionada de hierbas y malezas nativas en el Sistema de Reservas.	A	<del>Esta acción afectaría la Reserva Regional de Espacios Abiertos de Pacheco Creek, donde el proyecto tendría efectos temporales y permanentes. La mitigación compensatoria de esos impactos respondería al potencial. Esta acción solo tiene lugar en las tierras del Sistema de Reservas, que no estarían dentro de la extensión del proyecto, por lo que no existe la posibilidad de un conflicto con la acción GRASS-4.</del>
Gestión	GRASS-6. Introducir el pastoreo de ganado donde no se utiliza actualmente, y donde se minimizan los conflictos con las actividades protegidas, para reducir la cubierta vegetal y la biomasa que actualmente excluye a la Ardilla Listada del Este Americano y fomentar la colonización por parte de la Ardilla Listada del Este Americano de nuevas áreas dentro del Sistema de Reservas.	A	<del>Esta acción afectaría la Reserva Regional de Espacios Abiertos de Pacheco Creek, donde el proyecto tendría efectos temporales y permanentes. La mitigación compensatoria de esos impactos respondería al potencial. Esta acción solo tiene lugar en las tierras del Sistema de Reservas, que no estarían dentro de la extensión del proyecto, por lo que no existe la posibilidad de un conflicto con la acción GRASS-6.</del>
Gestión	GRASS-9. Crear y mantener madrigueras artificiales para fomentar la colonización de lugares en los que no es posible el establecimiento de Ardillas Listadas del Este Americano o durante el tiempo que transcurre antes de que las colonias de ardillas se establezcan de forma natural.	A	<del>Esta acción afectaría la Reserva Regional de Espacios Abiertos de Pacheco Creek, y posiblemente Pajaro Ranch. La mitigación compensatoria de impactos respondería al potencial. Esta acción solo tiene lugar en las tierras del Sistema de Reservas, que no estarían dentro de la extensión del proyecto, por lo que no existe la posibilidad de un conflicto con la acción GRASS-9.</del>
Gestión	OAK-1. Llevar a cabo quemas prescritas en bosques de robles de baja densidad para favorecer la comunidad y reducir la cubierta de hierbas no nativas e invasoras bajo los robles y fomentar el	A	Si esta acción se llevara a cabo dentro de las tierras de la reserva de conservación sujetas a los efectos directos del proyecto, la mitigación compensatoria de esos impactos afectaría al potencial. <del>La acción no</del>

Tipo de acción <sup>1</sup>	Declaración de la acción <sup>2</sup>	Función <sup>3</sup>	Evaluación del potencial de conflicto
	crecimiento de un sotobosque nativo y de plántulas de roble.		<del>incluye objetivos cuantitativos de resultados, por lo que las alternativas del proyecto no tendrían ningún potencial de conflicto con los resultados de la acción.</del>
Gestión	POND-13. Excavar secciones de los estanques para crear estanques más profundos que sean utilizados por ejemplares adultos y subadultos de la rana de patas rojas de California y por tortugas de poza occidental, manteniendo al mismo tiempo zonas poco profundas para que sirvan de hábitat de cría para los renacuajos de la rana de patas rojas de California, las larvas de la salamandra tigre de California y las crías de la tortuga de poza occidental.	A	<u>Si esta acción se llevara a cabo dentro de las tierras de la reserva de conservación sujetas a los efectos directos del proyecto, la mitigación compensatoria de esos impactos respondería al potencial</u> <del>Esta acción solo tiene lugar en las tierras del Sistema de Reservas, que no estarían dentro de la extensión del proyecto, por lo que no existe la posibilidad de un conflicto con la acción POND-13.</del>
Gestión	POND-16. Restaurar los pantanos de agua dulce, los humedales estacionales y/o los estanques que sustenten una vegetación densa parecida al carrizo (espadaña) u otra vegetación nativa que atraiga a los mirlos tricolores que anidan.	A	<u>Si esta acción se llevara a cabo dentro de las tierras de la reserva de conservación sujetas a los efectos directos del proyecto, la mitigación compensatoria de esos impactos respondería al potencial</u> <del>Esta acción solo tiene lugar en las tierras del Sistema de Reservas, que no estarían dentro de la extensión del proyecto, por lo que no existe la posibilidad de un conflicto con la acción POND-16.</del>
Gestión	POND-17. En las zonas con vegetación no autóctona (p. ej., zarzamora del Himalaya) que sustenta las colonias de mirlo tricolor existentes, iniciar una transición gradual (3-4 años) de la vegetación no autóctona a la vegetación autóctona que sea estructuralmente similar.	A	<u>Si esta acción se llevara a cabo dentro de las tierras de la reserva de conservación sujetas a los efectos directos del proyecto, la mitigación compensatoria de esos impactos respondería al potencial</u> <del>Esta acción solo tiene lugar en las tierras del Sistema de Reservas, que no estarían dentro de la extensión del proyecto, por lo que no existe la posibilidad de un conflicto con la acción POND-17.</del>
Gestión	POND-10. Además de la creación de estanques descrita en POND-9, crear hasta 52 acres de estanques dentro del Sistema de Reservas para aumentar la cantidad de hábitat disponible y mejorar la conectividad entre los estanques y humedales existentes si se producen todos los impactos previstos.	P	<u>Si esta acción se llevara a cabo dentro de las tierras de la reserva de conservación sujetas a los efectos directos del proyecto, la mitigación compensatoria de esos impactos respondería al potencial</u> <del>Esta acción solo tiene lugar en las tierras del Sistema de Reservas, que no estarían dentro de la extensión del proyecto, por lo que no existe la posibilidad de un conflicto con la acción POND-10.</del>



Tipo de acción <sup>1</sup>	Declaración de la acción <sup>2</sup>	Función <sup>3</sup>	Evaluación del potencial de conflicto
Gestión	GRASS-2. Realizar quemas controladas. Utilizar estudios específicos para informar sobre los métodos, el momento, la ubicación y la frecuencia.	Q	<p>Esta acción afectaría la Reserva Regional de Espacios Abiertos de Pacheco Creek, donde el proyecto tendría efectos temporales y permanentes. La mitigación compensatoria de esos impactos resolvería el conflicto potencial con las alternativas del proyecto que intersectan una superficie sustancial de hábitat de pastizales modelados para estas especies, pero el área afectada es una fracción muy pequeña de este tipo de hábitat situada en la zona del plan. Además, la mayor parte de la extensión del proyecto se encontraría en zonas agrícolas/desarrolladas donde no es posible realizar una quema controlada y, en general, la quema controlada ha sido una herramienta de gestión menor en el marco del SCVHP debido a las dificultades normativas para obtener permisos de quema. En consecuencia, las alternativas del proyecto no afectarían a la viabilidad de completar la acción LAND-WP1aGRASS-2.</p>
Gestión	LM-7a. Restaurar un mínimo de 1.0 millas de arroyo, 50 acres de bosque ribereño y matorral, y 20 acres de pantanos de agua dulce, y crear 20 acres de estanques para contribuir a la recuperación de las especies.	Q	<p>Si esta acción se llevara a cabo dentro de las tierras de la reserva de conservación sujetas a los efectos directos del proyecto, la mitigación compensatoria de esos impactos abordaría el potencial. Las alternativas del proyecto afectarían a pocos arroyos o humedales de agua dulce en relación con su abundancia, y afectarían a una pequeña extensión lineal de arroyos. Todas las alternativas del proyecto afectarían a una variedad de estanques en las cuencas de los arroyos Pacheco y Llagas, pero el número y la superficie de los efectos son pequeños en relación con la disponibilidad de hábitat de estanques en estas zonas. Las alternativas del proyecto también tendrían pocos efectos sobre los bosques y matorrales ribereños, excepto los bosques de sicómoros a lo largo del arroyo Pacheco (tratados en la acción LAND-R3); sin embargo, esos efectos no serían lo bastante intensos como para afectar a la viabilidad de completar la acción LM-7a.</p>
Gestión	POND-19. Restaurar un mínimo de 20 acres y hasta 45 acres de marisma de	Q	<p>Si esta acción se llevara a cabo dentro de las tierras de la reserva de</p>

Tipo de acción <sup>1</sup>	Declaración de la acción <sup>2</sup>	Función <sup>3</sup>	Evaluación del potencial de conflicto
	agua dulce dentro del Sistema de Reservas en las Montañas de Santa Cruz, el Valle de Santa Clara y la Cordillera del Diablo.		<u>conservación sujetas a los efectos directos del proyecto, la mitigación compensatoria de esos impactos afectaría al potencial</u> Las alternativas del proyecto no afectarían a ninguna marisma de agua dulce en las Montañas de Santa Cruz o en la Cordillera de Diablo. Una sección de la marisma en la parte baja del arroyo Llagas se vería afectada por un cruce de ferrocarril en la alternativa 3. Esto representa un efecto muy pequeño en relación con la disponibilidad de marismas de agua dulce en el valle de Santa Clara, por lo que las alternativas del proyecto no afectarían a la viabilidad de completar la acción POND-19.
Gestión	POND-6. Restaurar 20 acres de marismas perennes de agua dulce dentro del Sistema de Reservas en lugares adecuados y que puedan albergar especies protegidas.	Q	<u>Si esta acción se llevara a cabo dentro de las tierras de la reserva de conservación sujetas a los efectos directos del proyecto, la mitigación compensatoria de esos impactos afectaría al potencial</u> Las alternativas del proyecto no afectarían a ninguna marisma de agua dulce en las Montañas de Santa Cruz o en la Cordillera de Diablo. Una sección de la marisma en la parte baja del arroyo Llagas se vería afectada por un cruce de ferrocarril en la alternativa 3. Esto representa un efecto muy pequeño en relación con la disponibilidad de marismas de agua dulce en el valle de Santa Clara, por lo que las alternativas del proyecto no afectarían a la viabilidad de completar la acción POND-6.
Gestión	POND-7. Además de la restauración de la marisma perenne de agua dulce descrita en POND-6, restaurar hasta 25 acres de marisma perenne de agua dulce dentro del Sistema de Reservas en las Montañas de Santa Cruz, el Valle de Santa Clara y la Cordillera del Diablo.	Q	<u>Si esta acción se llevara a cabo dentro de las tierras de la reserva de conservación sujetas a los efectos directos del proyecto, la mitigación compensatoria de esos impactos afectaría al potencial</u> Las alternativas del proyecto no afectarían a ninguna marisma de agua dulce en las Montañas de Santa Cruz o en la Cordillera de Diablo. Una sección de la marisma en la parte baja del arroyo Llagas se vería afectada por un cruce de ferrocarril en la alternativa 3. Esto representa un efecto muy pequeño en relación con la disponibilidad de marismas de agua dulce en el valle de Santa Clara, por lo

Tipo de acción <sup>1</sup>	Declaración de la acción <sup>2</sup>	Función <sup>3</sup>	Evaluación del potencial de conflicto
			<del>que las alternativas del proyecto no</del> afectarían a la viabilidad de completar la acción POND-7.
Gestión	POND-9. Crear al menos 20 acres de estanques en 40 emplazamientos, al menos 10 en las montañas de Santa Cruz y 20 en la cordillera del Diablo.	Q	<u>Si esta acción se llevara a cabo dentro de las tierras de la reserva de conservación sujetas a los efectos directos del proyecto, la mitigación compensatoria de esos impactos afectaría al potencial</u> <del>Las alternativas del proyecto afectarían a una variedad de estanques en las cuencas de los arroyos Pacheco y Llagas (que representan las áreas del Valle de Santa Clara Valley y la Cordillera del Diablo). Sin embargo, el número y la superficie de los efectos son pequeños en relación con la disponibilidad de hábitat de estanques en estas zonas, por lo que los efectos no</del> afectarían a la viabilidad de completar la acción POND-9.
Gestión	STREAM-4. Sustituir los canales de hormigón, de tierra o de otro tipo como parte de la restauración de 10,4 millas de arroyos para restaurar la conectividad de las llanuras de inundación. La ubicación y la longitud se determinarán en función de las condiciones específicas del lugar.	Q	<u>Esta acción afectaría la Reserva Regional de Espacios Abiertos de Pacheco Creek, donde el proyecto tendría efectos temporales y permanentes. La mitigación compensatoria de esos impactos abordaría el potencial</u> <del>Las alternativas del proyecto afectarían a pocos arroyos en relación con su abundancia, y solo afectarían a una pequeña extensión lineal de arroyos. Por lo tanto, las alternativas del proyecto no afectarían a la viabilidad de completar la acción</del> STREAM-4.
Gestión	STREAM-5. Sustituir los canales confinados para restaurar la conectividad de la llanura de inundación y las funciones correspondientes como parte de la restauración de 10.4 millas de arroyos. La ubicación y la longitud se determinarán en función de las condiciones específicas del lugar.	Q	<u>Esta acción afectaría la Reserva Regional de Espacios Abiertos de Pacheco Creek, donde el proyecto tendría efectos temporales y permanentes. La mitigación compensatoria de esos impactos abordaría el potencial</u> <del>Las alternativas del proyecto afectan a pocos arroyos en relación con su abundancia, y abarcan una pequeña extensión lineal de arroyos. Por lo tanto, las alternativas del proyecto no afectarían la viabilidad de completar la acción</del> STREAM-5.
Gestión	LM-2. Al reemplazar las alcantarillas pequeñas, garantizar que la alcantarilla tenga un fondo natural y sea lo suficientemente espaciosa como para	S	<del>BIO-LAMF#25 ofrecería una protección equivalente dentro de la huella del proyecto para cada alternativa</del> <u>La</u> instalación de estructuras de paso para

Tipo de acción <sup>1</sup>	Declaración de la acción <sup>2</sup>	Función <sup>3</sup>	Evaluación del potencial de conflicto
	que puedan pasar mamíferos más grandes, como ciervos y pumas, si es posible. Las alcantarillas deben permitir el paso directo de un lado a otro de la carretera y garantizar que la alcantarilla sea visible para las especies objetivo (es decir, no ocultar la entrada con vegetación). Instalar vallas u otros elementos que orienten a la fauna silvestre hacia la alcantarilla u otro paso seguro en los primeros 20 años de su construcción.		<u>la fauna silvestre, combinada con la aplicación de las medidas de mitigación BIO-MM#77a, BIO-MM#77b, BIO-MM#78 y BIO-MM#79, evitaría impactos potencialmente significativos en el paso de la fauna silvestre, por lo que no existe la posibilidad de un conflicto con la acción LM-2.</u>
Gestión	LM-3. En la medida en que sea estructuralmente posible, sustituir las alcantarillas por puentes de tramo libre para garantizar la libre circulación de la fauna bajo las carreteras.	S	<del>BIO-IAMF#25 ofrecería una protección equivalente dentro de la huella del proyecto para cada alternativa.</del> <u>La instalación de estructuras de paso para la fauna silvestre, combinada con la aplicación de las medidas de mitigación BIO-MM#77a, BIO-MM#77b, BIO-MM#78 y BIO-MM#79, evitaría impactos potencialmente significativos en el paso de la fauna silvestre, por lo que no existe la posibilidad de un conflicto con la acción LM-3.</u>
Gestión	LM-4. Asegurar que la eliminación y/o las perforaciones de los guardarraíles se consideren como alternativas durante el diseño del proyecto.	S	<del>BIO-IAMF#25 ofrecería una protección equivalente dentro de la huella del proyecto para cada alternativa.</del> <u>La instalación de estructuras de paso para la fauna silvestre, combinada con la aplicación de las medidas de mitigación BIO-MM#77a, BIO-MM#77b, BIO-MM#78 y BIO-MM#79, evitaría impactos potencialmente significativos en el paso de la fauna silvestre, por lo que no existe la posibilidad de un conflicto con la acción LM-4.</u>
Gestión	LM-5. Retirar los guardarraíles o abrir secciones de los guardarraíles a lo largo de las carreteras para facilitar el paso de la fauna silvestre e instalar vallas u otros elementos para dirigir la fauna silvestre a esas secciones abiertas durante los primeros 20 años de implementación. Elaborar un estudio de viabilidad para determinar la ubicación y la duración de la eliminación de las barreras.	S	<del>BIO-IAMF#25 ofrecería una protección equivalente dentro de la huella del proyecto para cada alternativa.</del> <u>La instalación de estructuras de paso para la fauna silvestre, combinada con la aplicación de las medidas de mitigación BIO-MM#77a, BIO-MM#77b, BIO-MM#78 y BIO-MM#79, evitaría impactos potencialmente significativos en el paso de la fauna silvestre, por lo que no existe la posibilidad de un conflicto con la acción LM-5.</u>
Gestión	POND-3. Plantar vegetación emergente nativa alrededor del perímetro y en los estanques y humedales.	S	<u>Si esta acción se llevara a cabo dentro de las tierras de la reserva de conservación sujetas a los efectos</u>

Tipo de acción <sup>1</sup>	Declaración de la acción <sup>2</sup>	Función <sup>3</sup>	Evaluación del potencial de conflicto
			<u>directos del proyecto, la mitigación compensatoria de esos impactos abordaría la BIO-IA MF#5 y la BIO-IA MF#6 brindaría una protección equivalente dentro de la huella del proyecto para cada alternativa, por lo que no hay potencial de conflicto con la acción POND-3.</u>
Gestión	STREAM-2. Plantar y/o sembrar en el sotobosque nativo y en la vegetación ribereña del sotobosque dentro de los 15 pies del margen del canal de flujo bajo para crear diversidad estructural, proporcionar cobertura superior y moderar la temperatura del agua en todos los sitios de restauración ribereña.	S	<u>Si esta acción se llevara a cabo dentro de las tierras de la reserva de conservación sujetas a los efectos directos del proyecto, la mitigación compensatoria de esos impactos abordaría la BIO-IA MF#5 y la BIO-IA MF#6 brindaría una protección equivalente dentro de la huella del proyecto para cada alternativa, por lo que no hay potencial de conflicto con la acción STREAM-2.</u>
Gestión	STREAM-3. Plantar y/o sembrar en la vegetación ribereña nativa en los huecos de los corredores ribereños existentes, o restablecer los corredores ribereños severamente degradados o históricos, para promover la continuidad dentro de las tierras de conservación.	S	<u>Si esta acción se llevara a cabo dentro de las tierras de la reserva de conservación sujetas a los efectos directos del proyecto, la mitigación compensatoria de esos impactos abordaría la BIO-IA MF#5 y la BIO-IA MF#6 brindaría una protección equivalente dentro de la huella del proyecto para cada alternativa, por lo que no hay potencial de conflicto con la acción STREAM-3.</u>

<sup>1</sup> Los tipos de acción son la adquisición, que se centra en la adquisición de determinadas tierras para la conservación; o la gestión, que determina cómo deben gestionarse las tierras de conservación adquiridas.

<sup>2</sup> Declaración literal de la acción, procedente del SCVHP.

<sup>3</sup> Las funciones de las acciones, definidas únicamente en este análisis, incluyen lo siguiente:

A = Aspiracional; una acción que no tiene parámetros cuantitativos de rendimiento y que, por tanto, puede lograrse incluso si se suprimen algunas tierras para los fines del Proyecto.

P = Basada en el plan; una acción que sólo puede ser implementada por la SCVHA como parte de sus funciones administrativas.

Q = Cuantitativa; una acción que tiene parámetros de rendimiento cuantitativos y, por lo tanto, existe la posibilidad de que el Proyecto entre en conflicto con la ejecución de la acción.

S = Compartida; una acción que se llevaría a cabo, al amparo de una autoridad reguladora diferente, si se desarrollara dentro de la huella del Proyecto.

CRLF = Rana de patas rojas de California

USFWS = Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los Estados Unidos

SCVHP = Plan de Hábitat del Valle de Santa Clara

SCVHA = Agencia de Hábitat del Valle de Santa Clara



**Tabla 2 Evaluación de los posibles conflictos con el Plan de Conservación del Valle de Santa Clara (Santa Clara Valley Greenprint)**

Tipo de acción	Enunciado del objetivo o estrategia	Evaluación del potencial de conflicto
Objetivo	Proteger y gestionar un sistema interconectado de zonas silvestres y naturales para mantener los hábitats y las especies autóctonas y garantizar la resiliencia ante un entorno cambiante.	El objetivo no incluye metas cuantitativas o específicas de rendimiento, por lo que las alternativas del proyecto sólo pueden entrar en conflicto con la consecución del objetivo si existe un conflicto con una de las Estrategias para la Protección de las Tierras Silvestres y Áreas Naturales enumeradas en esta tabla.
Estrategia a	1. Centrar los esfuerzos de conservación de la tierra en áreas críticas para la viabilidad a largo plazo de las especies nativas y las comunidades biológicas y los servicios de los ecosistemas que ofrecen.	No se nombran áreas de enfoque específicas y no se mencionan objetivos cuantitativos o mensurables en esta estrategia. En otras partes del Plan de conservación (Greenprint) se identifican comunidades naturales de interés. En cuanto a los efectos potenciales de las alternativas del proyecto, el Greenprint y el SCVHP incluyen las mismas áreas de efecto potencial, a excepción de una pequeña zona dentro de la ciudad de Gilroy que no está bajo la jurisdicción de SCVOSA. <del>Dado que el análisis de los efectos del SCVHP sobre las comunidades naturales (Tabla 1) no encontró ningún conflicto potencial identificado, tampoco habría</del> conflicto entre las alternativas del proyecto y la Estrategia 1. <u>Los enfoques para evaluar y abordar esos conflictos se identifican en la Tabla 1.</u>
Estrategia a	3. Proteger y mantener las conexiones entre las grandes parcelas de espacios abiertos para proporcionar grandes bloques de hábitat, garantizar los vínculos críticos y aportar resiliencia al climático.	Las áreas críticas para la conectividad del hábitat se identifican en la Figura 5 del Plan de conservación (Greenprint). No se mencionan objetivos cuantitativos o mensurables en esta estrategia. En cuanto a los efectos potenciales sobre la conectividad, todas las áreas de interés identificadas en el Greenprint también están identificadas en el SCVHP. <del>Dado que el análisis de los efectos del SCVHP sobre la conectividad de los hábitats (cuadro 1) reveló que la determinación final del potencial de conflicto debe esperar a la conclusión del análisis de los efectos del alcance del proyecto sobre la conectividad, la determinación del potencial de conflicto entre las alternativas del proyecto y la estrategia 3 también debe esperar a la conclusión de ese análisis.</del> Los impactos y la mitigación de esos impactos se <u>identifican en el EIR/EIS final. El impacto es menos que significativo después de la mitigación, por lo que hay un bajo potencial de conflicto con la Estrategia 3. En la medida en que exista un conflicto, los organismos implicados en el Plan de Conservación del Valle de Santa Clara participarían durante la aplicación de la mitigación requerida para los impactos de la conectividad de la vida silvestre.</u>

Fuentes: Autoridad de Espacios Abiertos del Valle de Santa Clara 2014

SCVHP = Plan de Hábitat del Valle de Santa Clara

SCVOSA = Autoridad de Espacios Abiertos del Valle de Santa Clara

**Tabla 3 Evaluación de los posibles conflictos con la integración paisajística del Valle de Santa Clara**

Tipo de acción	Enunciado del objetivo, principio de diseño o propuesta de modificación del cruce	Evaluación del potencial de conflicto
Objetivo	Proteger de forma permanente la conectividad del hábitat para las especies terrestres y acuáticas.	El objetivo no incluye metas cuantitativas u otras metas específicas de rendimiento. Las alternativas del proyecto solo tienen el potencial de entrar en conflicto con la consecución del objetivo si existe un conflicto con uno de los Principios de Diseño asociados o con los pasos de fauna propuestos (que se enumeran a continuación en esta tabla). <u>Asimismo, en virtud de las medidas de mitigación BIO-MM#10, BIO-MM#77a y BIO-MM#77b, las organizaciones involucradas en la Integración Paisajística del Valle del Coyote participarían en la mitigación del proyecto para abordar los impactos significativos del proyecto en la conectividad del hábitat de la vida silvestre.</u>
Objetivo	Proporcionar un hábitat de vida y dispersión para toda la comunidad de especies, incluidas las especies sensibles, que también pueda facilitar las migraciones diarias y estacionales, así como los cambios en el área de distribución a largo plazo a medida que las especies se adaptan al cambio climático.	El objetivo no incluye metas cuantitativas u otras metas específicas de rendimiento. Las alternativas del proyecto solo tienen el potencial de entrar en conflicto con la consecución del objetivo si existe un conflicto con uno de los Principios de Diseño asociados o con los pasos de fauna propuestos (que se enumeran a continuación en esta tabla). <u>Asimismo, en virtud de la medida de mitigación BIO-MM#10, las organizaciones involucradas en la Integración Paisajística del Valle del Coyote participarían en la mitigación del proyecto para abordar los impactos significativos del proyecto en el hábitat de la vida silvestre.</u>
Objetivo	Acomodar el rango de taxones y grupos de especies entre las cordilleras, incluso aquellos que no están actualmente en el área pero que podrían estarlo en el futuro a medida que las especies cambien de distribución en respuesta al cambio climático.	El objetivo no incluye metas cuantitativas u otras metas específicas de rendimiento. Las alternativas del proyecto solo tienen el potencial de entrar en conflicto con la consecución del objetivo si existe un conflicto con uno de los Principios de Diseño asociados o con los pasos de fauna propuestos (que se enumeran a continuación en esta tabla). <u>El análisis no ha identificado un potencial significativo para que el proyecto entre en conflicto con este objetivo.</u>
Objetivo	Proteger, ampliar y conectar los fragmentos de hábitat de forma que se minimicen los efectos de borde.	El objetivo no incluye metas cuantitativas ni otros objetivos de rendimiento específicos que permitan evaluar los efectos del proyecto. Las alternativas del proyecto solo tienen el potencial de entrar en conflicto con la consecución del objetivo si existe un conflicto con uno de los Principios de Diseño asociados o con los pasos de fauna propuestos (que se enumeran a continuación en esta tabla). <u>Asimismo, en virtud de las medidas de mitigación BIO-MM#10, BIO-MM#77a y BIO-MM#77b, las organizaciones involucradas en la Integración Paisajística del Valle del Coyote participarían en la mitigación del proyecto para abordar los impactos significativos del proyecto en el hábitat de la vida silvestre y la conectividad del hábitat.</u>

Tipo de acción	Enunciado del objetivo, principio de diseño o propuesta de modificación del cruce	Evaluación del potencial de conflicto
Objetivo	<p>Evitar la fragmentación de las zonas de vinculación debido a futuros usos incompatibles del suelo (por ejemplo, desarrollo urbano, proyectos de transporte, etc.).</p>	<p>El objetivo no incluye metas cuantitativas ni otros objetivos de rendimiento específicos que permitan evaluar los efectos del proyecto. Las alternativas del proyecto solo tienen el potencial de entrar en conflicto con la consecución del objetivo si existe un conflicto con uno de los Principios de Diseño asociados o con los pasos de fauna propuestos (que se enumeran a continuación en esta tabla). Asimismo, en virtud de las medidas de mitigación BIO-MM#10, BIO-MM#77a y BIO-MM#77b, las organizaciones involucradas en la Integración Paisajística del Valle del Coyote participarían en la mitigación del proyecto para abordar los impactos significativos del proyecto en el hábitat de la vida silvestre o la conectividad del hábitat.</p>
Objetivo	<p>Aplicar los principios de planificación de la resiliencia del paisaje para la sostenibilidad (Beller et al. 2015) en un ecosistema urbano ante un futuro cambiante e incierto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Incorporar la mayor diversidad topográfica, complejidad y conectividad terrestre y acuática posible.</li> <li>• Ofrecer redundancia de elementos (tanto tipos de hábitat como cruces seguros).</li> <li>• Tener en cuenta la ecología histórica para comprender los factores que determinan el entorno.</li> <li>• Crear espacio para que funcionen los procesos naturales dinámicos (por ejemplo, las inundaciones).</li> <li>• Desarrollar el proyecto a una escala en la que los procesos del paisaje puedan operar de forma significativa.</li> </ul>	<p>El objetivo no incluye metas cuantitativas ni otros objetivos de rendimiento específicos que permitan evaluar los efectos del proyecto. Las alternativas del proyecto solo tienen el potencial de entrar en conflicto con la consecución del objetivo si existe un conflicto con uno de los Principios de Diseño asociados o con los pasos de fauna propuestos (que se enumeran a continuación en esta tabla). Asimismo, en virtud de las medidas de mitigación BIO-MM#10, BIO-MM#77a y BIO-MM#77b, las organizaciones involucradas en la Integración Paisajística del Valle del Coyote participarían en la mitigación del proyecto para abordar los impactos significativos del proyecto en el hábitat de la vida silvestre o la conectividad del hábitat.</p>

Tipo de acción	Enunciado del objetivo, principio de diseño o propuesta de modificación del cruce	Evaluación del potencial de conflicto
Principio de diseño	Mantener una amplia zona silvestre.	El principio de diseño es de naturaleza cualitativa y no establece objetivos de rendimiento específicos que permitan evaluar los efectos del proyecto. <del>Las alternativas del proyecto solo tienen el potencial de entrar en conflicto con la consecución del principio de diseño si existe un conflicto con uno de los pasos de fauna propuestos que se enumeran a continuación en esta tabla.</del> Aunque el proyecto posiblemente entre en conflicto con este principio de diseño debido a los impactos significativos en la conectividad del hábitat de la vida silvestre (Impacto BIO#43), esos impactos son menos que significativos con la mitigación. En virtud de las medidas de mitigación BIO-MM#10, BIO-MM#77a y BIO-MM#77b, las organizaciones involucradas en la Integración Paisajística del Valle del Coyote participarían en el diseño y la implementación de la mitigación requerida.
Principio de diseño	Proteger el entorno natural: zonas con la menor fragmentación, tierras protegidas existentes y la mayor diversidad de relieve y complejidad topográfica e hidrológica	El principio de diseño es de naturaleza cualitativa y no establece objetivos de rendimiento específicos. Aunque el proyecto posiblemente entre en conflicto con este principio de diseño debido a los impactos significativos en la conectividad del hábitat de la vida silvestre (Impacto BIO#43), esos impactos son menos que significativos con la mitigación. En virtud de las medidas de mitigación BIO-MM#10, BIO-MM#77a y BIO-MM#77b, las organizaciones involucradas en la Integración Paisajística del Valle del Coyote participarían en el diseño y la implementación de la mitigación requerida. <del>Las alternativas del proyecto solo tienen el potencial de entrar en conflicto con la consecución del principio de diseño si existe un conflicto con uno de los pasos de fauna propuestos que se enumeran a continuación en esta tabla.</del>

Tipo de acción	Enunciado del objetivo, principio de diseño o propuesta de modificación del cruce	Evaluación del potencial de conflicto
Principio de diseño	Restaurar los humedales de agua dulce y un régimen hidrológico más natural.	El principio de diseño es de naturaleza cualitativa y no establece objetivos de rendimiento específicos. <del>Las alternativas del proyecto solo tienen el potencial de entrar en conflicto con la consecución del principio de diseño si existe un conflicto con uno de los pasos de fauna propuestos que se enumeran a continuación en esta tabla.</del> Aunque el proyecto posiblemente entre en conflicto con este principio de diseño debido a una variedad de impactos hidrológicos, impactos en los recursos de los humedales e impactos en el hábitat de las plantas y la vida silvestre que dependen de los humedales y del régimen hidrológico, todos esos impactos son menos que significativos o poco significativos con mitigación. En virtud de la medida de mitigación BIO-MM#10, que se aplica a todos los impactos que requieren una mitigación compensatoria para las plantas o la vida silvestre, las organizaciones involucradas en la Integración Paisajística del Valle del Coyote participarían en el diseño de la mitigación requerida.
Principio de diseño	Restaurar un mosaico de comunidades naturales a lo largo del fondo del valle, especialmente los hábitats raros que complementan los humedales, como los bosques de robles del valle y la sabana.	El principio de diseño es de naturaleza cualitativa y no establece objetivos de rendimiento específicos. Aunque el proyecto posiblemente entre en conflicto con este principio de diseño debido a la eliminación de tipos de hábitat sensibles, todos esos impactos son menos que significativos o poco significativos con mitigación. En virtud de la medida de mitigación BIO-MM#10, que se aplica a todos los impactos que requieren una mitigación compensatoria para las plantas o la vida silvestre, las organizaciones involucradas en la Integración Paisajística del Valle del Coyote participarían en el diseño de la mitigación requerida. <del>Las alternativas del proyecto solo tienen el potencial de entrar en conflicto con la consecución del principio de diseño si existe un conflicto con uno de los pasos de fauna propuestos que se enumeran a continuación en esta tabla.</del>
Principio de diseño	Mejorar la permeabilidad a lo largo de la integración paisajística mediante el mantenimiento de la mayor cantidad de espacio abierto posible y la limitación de un mayor desarrollo urbano.	Los cruces dedicados y las características de diseño del proyecto pretenden minimizar la fragmentación en los enlaces dentro del Valle del Coyote. Aunque el proyecto posiblemente entre en conflicto con este principio de diseño debido a la pérdida, degradación y fragmentación del hábitat, todos esos impactos son menos que significativos o poco significativos con mitigación. En virtud de las medidas de mitigación BIO-MM#10, BIO-MM#77a y BIO-MM#77b, las organizaciones involucradas en la Integración Paisajística del Valle del Coyote participarían en el diseño y la implementación de la mitigación requerida.



Tipo de acción	Enunciado del objetivo, principio de diseño o propuesta de modificación del cruce	Evaluación del potencial de conflicto
Principio de diseño	Aumentar el número de conexiones estratégicas de ingeniería a través de las barreras más significativas.	Los cruces dedicados y las características de diseño del proyecto pretenden minimizar la fragmentación en los enlaces dentro del Valle del Coyote y pueden contribuir a <u>mejorar el saneamiento</u> de las barreras existentes; <u>en particular, actualmente no hay pasos de fauna en Monterey Road y el corredor ferroviario adyacente, aunque el proyecto instalaría muchos pasos en esa zona. Por otra parte, en virtud de las medidas de mitigación BIO-MM#77a y BIO-MM#77b, las organizaciones involucradas en la Integración Paisajística del Valle del Coyote participarían en el diseño, la supervisión y la gestión adaptativa de estos pasos.</u>
Principio de diseño	Realizar una planificación paisajística de múltiples beneficios para garantizar que las acciones maximicen los beneficios públicos al tiempo que se protejan los valores únicos.	El principio de diseño es de naturaleza cualitativa, no establece objetivos de rendimiento específicos y no define los criterios para una "amplia zona de vida silvestre". <u>Las alternativas del proyecto solo tienen el potencial de entrar en conflicto con la consecución del principio si existe un conflicto con una de las modificaciones de cruce propuestas para proteger la conectividad de los hábitats que se enumeran en esta tabla.</u>

Fuentes: Autoridad de Espacios Abiertos del Valle de Santa Clara 2017  
SCVOSA = Autoridad de Espacios Abiertos del Valle de Santa Clara  
CVLL = Integración paisajística del Valle del Coyote

### 18.7.8 SJM-Respuesta-BIO-8: Impactos en el movimiento de la vida silvestre en la región occidental del paso Pacheco

*Varios comentaristas afirmaron que existen impactos significativos a nivel de proyecto y acumulativos sobre el movimiento de la vida silvestre, y específicamente sobre el movimiento del puma y la conectividad genética, que permanecen sin mitigar o que son mitigados inadecuadamente.*

El Borrador del EIR/EIS y el Borrador revisado/suplementario del EIR/EIS describieron varios impactos significativos de la construcción y las operaciones sobre el movimiento de la vida silvestre (y la conectividad genética). El impacto BIO#42 describía los impactos derivados de la perturbación temporal de la fauna y su desplazamiento, el impacto BIO#43 describía los impactos permanentes en el desplazamiento de la fauna por la presencia de la vía, el impacto BIO#44 describía los impactos en el desplazamiento de la fauna por el ruido intermitente durante las operaciones, el impacto BIO#46 describía los impactos en el desplazamiento de la fauna por la perturbación visual y el impacto BIO#47 describía los impactos en el desplazamiento de la fauna por la iluminación nocturna intermitente y permanente. Se determinó que cada uno de estos impactos era significativo antes de la mitigación, pero se redujo a un nivel menos que significativo mediante la aplicación de diversas medidas de mitigación, que se detallaron en la Sección 3.7.8, Medidas de mitigación, del Borrador del EIR/EIS y el Borrador revisado/suplementario del EIR/EIS. La sección 3.19, Impactos acumulativos, determinó que los impactos acumulativos sobre el movimiento de la fauna silvestre eran significativos, que la contribución del proyecto era considerable según la CEQA pero que con la mitigación la contribución del proyecto a las barreras acumulativas al movimiento de la fauna silvestre sería menos que considerable.

Varios comentaristas señalaron un estudio reciente sobre el movimiento de los alces de Tule en la región oriental del paso de Pacheco, observaciones de la vida silvestre (incluido el puma) en cruces específicos en el este y el oeste del paso de Pacheco, y la financiación de la Junta de Conservación de la Vida Silvestre en apoyo de los planes de la SCVHA para mejorar los pasos de fauna bajo la SR 152 en el oeste del paso de Pacheco, cerca de la Reserva del Arroyo Pacheco. En general, los comentaristas afirmaron que los impactos potenciales sobre el flujo genético o la conectividad genética entre las subpoblaciones de pumas de la costa central norte y de la costa central a causa de la construcción y las operaciones siguen siendo significativos, incluso después de la incorporación de mitigación adicional en el Borrador revisado/suplementario del EIR/EIS, y que deberían considerarse medidas de mitigación adicionales. Por otra parte, los comentaristas afirmaron que los impactos significativos de la duración de la construcción alrededor de los portales del túnel impedirían o reducirían significativamente el movimiento de los pumas en el este del paso Pacheco durante varios años, que los diseños de los pasos de fauna bajo el ferrocarril en el este del paso Pacheco eran insuficientes para permitir el movimiento de los pumas bajo el ferrocarril, y que también debería considerarse una mitigación adicional para estos impactos.

Varios comentaristas comentaron en general que debería considerarse una mitigación adicional, pero no fueron específicos sobre el tipo de mitigación. Algunos comentaristas presentaron sugerencias de medidas de mitigación específicas adicionales, entre ellas cambios en el diseño de los pasos de fauna designados en la parte oeste del subtramo del paso Pacheco (es decir, cerca de la Casa de Fruta) para potenciar la funcionalidad y el uso por parte de los pumas y otras especies; o cambios de diseño para delimitar las vías del HSR; la mejora de las zonas o los pasos de fauna existentes bajo la SR 152 (por ejemplo, la adquisición de terrenos adicionales o la instalación de vallas en forma de embudo y senderos de cornisa para animales); y la financiación de un "puente terrestre" (es decir, un paso elevado dedicado a la fauna) sobre la SR 152. La Autoridad está trabajando de buena fe con las partes interesadas en la vida silvestre local en los últimos años y ha celebrado numerosas reuniones; sin embargo, la inclusión del puma en la lista de la Ley de Especies en Peligro de Extinción de California y una mayor comprensión de la importancia de la conectividad genética para la resiliencia de la población local constituyen la base para que la Autoridad considere una mitigación adicional. En consecuencia, la Autoridad evaluó la viabilidad de las medidas adicionales sugeridas por los comentaristas y posteriormente realizó varios cambios en las medidas de mitigación en el EIR/EIS final sobre esa base, como se describe a continuación.

La primera medida sugerida fue reemplazar las múltiples alcantarillas (pasos de fauna) requeridas bajo BIO-MM#78 con "segmentos cortos de puentes de vano abierto o rieles elevados en las secciones de terraplén que corresponden al trazado en la ladera oeste del Paso Pacheco" para favorecer el movimiento de la megafauna como el puma, el alce de Tule y el venado. La Autoridad ha analizado previamente esta sugerencia de mitigación con la SCVHA y ha explicado que la zona está potencialmente sujeta a inestabilidad geológica, lo que limita las opciones de diseño. Durante la fase inicial de diseño, la Autoridad evaluó el área para el tipo apropiado de vía, consideró la información disponible sobre la potencial inestabilidad geológica del área y determinó que el ferrocarril elevado (viaducto) no era factible sin una evaluación geotécnica adicional para garantizar la seguridad del ferrocarril. En consecuencia, la Autoridad propuso un perfil de terraplén en esta área en el Borrador del EIR/EIS, coherente con nuestros requisitos para garantizar la confiabilidad, seguridad y protección del diseño del proyecto. El Borrador del EIR/EIS evaluó y reconoció los impactos potenciales sobre el movimiento de la vida silvestre en esta región bajo el Impacto BIO#43, y, por consiguiente, la Autoridad evaluó la instalación de varios pasos dedicados para la fauna silvestre en el área y determinó que eran factibles y que constituirían una mitigación apropiada para reducir los impactos del proyecto a un nivel menos que significativo. Estos pasos exclusivos de fauna se incluyeron en el Borrador del EIR/EIS como BIO-MM#78. La Autoridad evaluó nuevamente la mitigación sugerida en respuesta a los comentarios recibidos sobre el Borrador del EIR/EIS y el Borrador revisado/suplementario del EIR/EIS y ha determinado que el uso de tramos cortos de puentes o rieles elevados aún no es factible sobre la base de la información disponible en este momento, sin investigación geotécnica e información adicional para garantizar la confiabilidad, seguridad y protección. Sin embargo, la Autoridad también reconoce los beneficios que las aperturas más amplias en el riel pueden ofrecer para el movimiento de la vida silvestre y, por lo tanto, ha

modificado BIO-MM#78, Establecer pasos de fauna en el terraplén en la ladera oeste del Paso Pacheco, en el EIR/EIS final para solicitar estudios geotécnicos adicionales a fin de evaluar el reemplazo de los pasos subterráneos para la fauna silvestre planificados por secciones cortas de puentes de vano abierto o el reemplazo de toda o parte de la sección del terraplén (que crea la barrera potencial para el movimiento y la necesidad de los pasos subterráneos para la fauna silvestre requeridos) por viaductos (que se consideran permeables al movimiento de la fauna silvestre), si fuera factible. Como se señala en la medida de mitigación revisada, la zona está potencialmente sujeta a inestabilidad geológica, y la Autoridad debe evaluar la viabilidad de la medida mediante investigaciones geotécnicas detalladas para garantizar la seguridad del ferrocarril y de los pasajeros. La Autoridad se ha comprometido a implementar los pasos de fauna, pero en su lugar implementaría puentes de vano abierto o viaductos como se indica en esta medida, si los resultados de las investigaciones geotécnicas indican que es factible. La Autoridad ha incluido la BIO-MM#80, un cerramiento de vías para un tramo geográficamente limitado del Área Importante para las Aves GEA, y no está proponiendo cerramientos de vías adicionales; la mitigación incluida en el EIR/EIS Final para abordar los impactos de la iluminación y el ruido en la vida silvestre se analiza en la SJM-Respuesta-BIO-5. En segundo lugar, los comentaristas por lo general sugirieron que los impactos temporales, permanentes y acumulativos en la Reserva del Arroyo Pacheco y los pasos de fauna silvestre bajo la SR 152 en la Reserva, debido a la construcción del portal del túnel adyacente a la Reserva, tendrían efectos significativos y se debería considerar una mitigación adicional. Los comentaristas sugirieron en general que "la Autoridad identifique oportunidades para que el Proyecto mejore las áreas cercanas y las oportunidades de movimiento, incluida la restauración o la mejora del corredor de vida silvestre como posibles estrategias de mitigación" o que la Autoridad "modifique los corredores de transporte adyacentes". Los comentaristas también ofrecieron sugerencias específicas de mitigación bajo una idea similar pero más específica: la financiación y construcción de un "puente terrestre" dentro de la región para facilitar el movimiento de la vida silvestre sobre la SR 152, una barrera sustancial para el movimiento de la vida silvestre en la región. La Autoridad consideró y evaluó estos comentarios y las mitigaciones sugeridas y adoptó el BIO-MM#79b en respuesta, como se describe a continuación.

Con respecto a la sugerencia de mejorar las áreas cercanas y las oportunidades de movimiento, la Autoridad ha incluido una nueva medida en el EIR/EIS final: BIO-MM#76b, Minimizar los impactos en el movimiento de la vida silvestre en la región occidental del paso Pacheco. Esta medida permitiría abordar los impactos temporales (de 3 a 5 años) de la construcción en la zona occidental del paso Pacheco con medidas temporales de mejora del movimiento de la fauna. La Autoridad establecería rutas de desplazamiento de la fauna silvestre alrededor o a través de la zona de construcción para facilitar el movimiento continuo de los animales (incluidos los pumas) durante la construcción. Se establecerían áreas de movimiento de la vida silvestre entre las tierras naturales al este, oeste y sur de la zona de construcción y las ubicaciones existentes de pasos de fauna silvestre bajo la SR 152, en reconocimiento de los impedimentos para el movimiento de la fauna silvestre que supone el corredor de transporte existente de la SR 152 (la propia Autoridad no puede modificar una instalación de Caltrans). Las áreas de desplazamiento se crearían con vallas temporales o muros acústicos opacos que protejan a la fauna de las actividades de construcción del proyecto y "canalicen" la fauna alrededor o a través de las áreas de construcción. La Autoridad también ha incluido BIO-MM#P1 en el EIR/EIS Final, que aborda los impactos sobre la vida silvestre, la agricultura y los espacios abiertos a través del compromiso de la Autoridad de comprar servidumbres, enfocándose en el Área Ecológica de los Pastizales.

Con respecto a la sugerencia de contribuir a la "restauración o mejora del corredor" y a un "puente terrestre", la Autoridad consideró la viabilidad de estas sugerencias y ha desarrollado una mitigación adicional. La Autoridad ha añadido BIO-MM#79b, Facilitar el movimiento de la vida silvestre entre la cordillera del Diablo y la cordillera interior de la costa, en el EIR/EIS final, que requiere que la Autoridad trabaje con las partes interesadas en el movimiento de la fauna local y con otras agencias para implementar un paso elevado de la fauna para mejorar el movimiento y la permeabilidad de la fauna en la región.

La Autoridad aún considera que los impactos sobre el movimiento de la vida silvestre descritos en el Borrador del EIR/EIS y en el Borrador del EIR/EIS revisado/suplementario en la Sección 3.7 bajo el Impacto BIO#42 (Interrupción temporal del movimiento de la vida silvestre) y el Impacto BIO#43 (Impactos permanentes sobre el movimiento de la vida silvestre) son potencialmente significativos sin mitigación. La Autoridad ha modificado la medida BIO-MM#78 en el EIR/EIS final para mejorar la funcionalidad de la medida y para reducir y compensar aún más los impactos potencialmente significativos identificados bajo el impacto BIO#43. La Autoridad también ha incluido dos medidas perfeccionadas adicionales en el EIR/EIS final, BIO-MM#76b y BIO-MM#79b, para reducir y compensar aún más los impactos potencialmente significativos identificados bajo el impacto BIO#42 y el impacto BIO#43. Por último, la Autoridad reconoce que la construcción en el portal del túnel cerca de la Reserva del Arroyo Pacheco puede durar de 3 a 5 años y, aunque la Autoridad lo considera temporal, los comentaristas han señalado que entienden que esta duración de la construcción representa impactos permanentes. Considerando este contexto, la Autoridad señala que la nueva medida BIO-MM#79b también ofrecería beneficios sustanciales para abordar el impacto BIO#43. Mediante la incorporación de estas medidas de mitigación revisadas y más centradas en el EIR/EIS final, la importancia de los impactos del movimiento de la fauna silvestre sigue siendo menos que significativa una vez aplicada la mitigación, sin que se hayan modificado las conclusiones del Borrador del EIR/EIS y del Borrador revisado/suplementario del EIR/EIS. Como se describe en el capítulo 3.19, sección 3.19.6.6, las medidas de mitigación adicionales consideradas y ahora incluidas en el EIR/EIS final también reducirán aún más los impactos acumulativos significativos del movimiento de la fauna silvestre y reducirán específicamente los impactos sobre el puma y otras especies de gran tamaño. En vista de las nuevas reducciones de los impactos acumulativos del movimiento de la vida silvestre, la Autoridad ha concluido en el EIR/EIS final que no habría una influencia acumulativa considerable de las alternativas del Proyecto sobre el movimiento de la vida silvestre.

## **18.8 Respuestas estándar sobre seguridad y prevención de accidentes**

### **18.8.1 SJM-Respuesta-SS-1: Seguridad en los pasos a nivel**

*Los comentaristas expresaron su preocupación por que con la Alternativa 4, la incorporación de trenes HSR y la velocidad de los trenes HSR que transitan por los pasos a nivel darían lugar a un aumento de accidentes, lesiones y muertes en comparación con las condiciones existentes y un impacto significativo en la seguridad de los vehículos, las bicicletas y los peatones que utilizan esos pasos a nivel. Los comentaristas también formularon observaciones detalladas sobre las configuraciones específicas de cada paso a nivel propuesto.*

Esta respuesta versó sobre la seguridad de los pasos a nivel por separado para el corredor ferroviario que será propiedad de HSR frente al corredor ferroviario propiedad de Caltrain. El área que será propiedad de HSR se conoce como "Corredor HSR" en esta respuesta, que estaría al sur del Punto de Control Lick, que a su vez está aproximadamente a una milla al sur de la estación Tamien de Caltrain. El Corredor propiedad de Caltrain, que se conoce como el "Corredor Caltrain" está al norte del Punto de Control Lick y continúa hacia el norte hasta el borde de la sección del proyecto en Scott Boulevard y luego hacia San Francisco.

Las condiciones de seguridad existentes, las regulaciones de seguridad vigentes y los impactos de seguridad del proyecto HSR se analizan en el Borrador del EIR/EIS, sección 3.11. Los impactos potenciales específicos relacionados con la incorporación propuesta de trenes HSR que transitan por los pasos a nivel existentes se tratan en Impacto S&S#12: Exposición permanente a riesgos relacionados con el ferrocarril.

La operación del sistema HSR cumpliría y/o excedería los requisitos federales de seguridad para las operaciones ferroviarias correspondientes a todos los pasos a nivel. El proyecto mejoraría todos los cruces ferroviarios existentes mediante la instalación de barreras de cuatro cuadrantes (reduciendo la intrusión potencial de vehículos) y la canalización de separadores de tránsito donde no estén presentes (también reduciendo la intrusión potencial de vehículos). El proyecto también incluiría la integración de las funciones de las barreras de pasos a nivel con señales de tránsito cercanas donde no estén presentes (aumentando el control del tránsito que se aproxima a los pasos), detección de intrusiones (para advertir a los operadores ferroviarios sobre intrusiones en los cruces). El proyecto también incluiría sistemas integrados de control y

señalización de trenes (permitiendo la retroalimentación en tiempo real entre los detectores en tierra, los operadores de trenes y los operadores de sistemas). Estas mejoras se describen en el Capítulo 2, Alternativas. Como se describe en la Sección 3.11, Seguridad y prevención de accidentes, el proyecto también incluye la implementación del SS-IAMF#2 (Plan de Gestión de la Seguridad y Prevención de Accidentes) y SS-IAMF#3: (Análisis de Riesgos). Con las mejoras propuestas y la implementación de las IAMF, el Borrador del EIR/EIS llega a la conclusión de que el impacto de seguridad relacionado con las operaciones de los pasos a nivel sería menos que significativo en virtud de la CEQA y que el proyecto no tendría un efecto adverso significativo en virtud de la NEPA.

Los estudios (Cooper y Ragland 2012; FRA 2015) demostraron que una gran parte de los accidentes que se producen en los pasos a nivel se deben al comportamiento o a la falta de atención del conductor. La FRA estima que el 94 por ciento de las colisiones entre trenes y vehículos pueden atribuirse al comportamiento o al mal juicio del conductor (FRA 2015). Un estudio del Departamento de Transporte de California (Caltrans) de 2012 indicó que una solución fundamental para los accidentes en los cruces ferroviarios consiste en eliminar la posibilidad de que el conductor participe en un proceso de toma de decisiones potencialmente defectuoso al hacer que al conductor le resulte más complicado eludir las barreras bajas. Se demostró que los separadores de tránsito y las barreras de brazo largo o de cuatro cuadrantes reducen la posibilidad de colisiones al eliminar o disuadir significativamente la capacidad de los vehículos de evitar las barreras de dos cuadrantes. La incorporación de un sistema de barrera de cuatro cuadrantes se indicó en un estudio como una reducción de la probabilidad de una colisión en un 82 por ciento en comparación con los pasos a nivel con barreras de solo dos cuadrantes (Cooper y Ragland 2012).

El siguiente análisis describe los requisitos reglamentarios de la FRA relacionados con los pasos a nivel, las condiciones existentes, los cambios con el servicio HSR, las mejoras de seguridad dentro de la parte HSR del proyecto (incluidas las barreras de cuatro cuadrantes, los separadores de tránsito, los sistemas de operación automática de trenes y la integración de las operaciones de las barreras de cruces, la detección de obstáculos, las señales de tránsito y la priorización de señales y la integración de la operación de barreras de cruces con la operación de señales de tránsito cercanas) y los aspectos de seguridad de las operaciones dentro de la parte del corredor Caltrain del proyecto.

### **Requisitos de la Administración Federal de Ferrocarriles**

Los pasos a nivel están regulados a nivel federal por la FRA. Los requisitos federales (según los artículos 213.307 y 213.347 del Título 49 del Código de Regulaciones Federales [49 C.F.R. Part 213.307 and 213.347]) son los siguientes (FRA 2015):

- Para 110 mph o menos, los pasos a nivel están permitidos. Los estados y los ferrocarriles cooperan para determinar los dispositivos de advertencia necesarios, incluidas las señales pasivas indicadoras de pasos a nivel, las luces intermitentes, las barreras de dos cuadrantes (que están cerradas sólo cuando "ingresan" en los carriles de la carretera), las barreras de brazos largos, los guardarraíles y varias combinaciones. Las luces y barreras de los pasos a nivel se activan mediante circuitos eléctricos cableados a la vía (circuitos de vía). La FRA aboga por un enfoque específico del sitio para que cada cruce se evalúe individualmente y se trate de manera adecuada.
- Para 111–125 mph, la FRA permite cruces ferroviarios solo si una "barrera impenetrable" bloquea el tránsito de la carretera cuando se acercan los trenes.
- Por encima de 125 mph, no se permiten cruces ferroviarios.

La Ley de Mejora de la Seguridad Ferroviaria de 2008 reautorizó a la FRA a supervisar el programa nacional de seguridad ferroviaria. Uno de los objetivos de la ley es mejorar las condiciones de los puentes y túneles ferroviarios. La Ley de Mejora de la Seguridad Ferroviaria también requiere que los ferrocarriles implementen sistemas PTC a finales de 2015 en ciertas



líneas ferroviarias.<sup>8</sup> Debido a este requisito, las alternativas de construcción de la Autoridad para este proyecto se han diseñado para incluir el PTC. La infraestructura del PTC consiste en sistemas integrados de comando, control, comunicaciones e información para controlar los movimientos de los trenes que mejoran la seguridad ferroviaria al facilitar una mejor información a los operadores ferroviarios sobre la ubicación de otros trenes y el estado de la señal, y al brindar la oportunidad de detener las operaciones del tren cuando el sistema detecta ciertas condiciones inseguras (como trenes que pasan señales en rojo o que superan las velocidades seguras). La implementación del PTC reducirá significativamente la probabilidad de colisiones entre trenes, las víctimas para los trabajadores de la carretera y los daños en sus equipos y accidentes por exceso de velocidad (artículos 200 a 299 del Título 49 del Código de Regulaciones Federales [49 C.F.R. Parts 200–299]).

### Condiciones existentes

La velocidad máxima actual para las operaciones ferroviarias entre San José y Gilroy es de 79 mph, pero cuando hay curvas o cuando los trenes de pasajeros se acercan a las estaciones existentes, las velocidades operativas son más bajas. Todos los días entre la estación San José Diridon y la estación Tamien, hay aproximadamente 54 trenes (40 de Caltrain, 2 de Amtrak Coast Starlight, 8 de ACE, 4 de carga) con algunos movimientos adicionales al mediodía de los trenes de ACE desde Diridon a Michael Yard (que está aproximadamente a 1 milla al sur de la estación Tamien). Todos los días, entre la estación Tamien y Gilroy, hay aproximadamente 12 trenes (6 de Caltrain, 2 de Amtrak Coast Starlight, 4 de carga).

Hay 29 pasos a nivel en carreteras públicas entre San José y Gilroy que serían utilizados por los trenes HSR bajo la Alternativa 4. Los cruces de carreteras públicas existentes son una mezcla entre barreras de dos cuadrantes (por ejemplo, donde el tránsito vial tiene una barrera en el sentido de circulación) y lugares sin barreras. Los cruces con barreras de dos cuadrantes se activan en un temporizador con conjuntos de trenes que se aproximan activando las barreras de cruce a través de un circuito ubicado en la vía a una distancia especificada en función de la velocidad máxima autorizada de la línea para garantizar que las barreras se bajen antes de que el tren llegue al cruce.

Los requisitos federales especifican un mínimo de 20 segundos para el tiempo de despeje del derecho de vía conforme se establece en el *Manual sobre Dispositivos Uniformes de Control de Tránsito* (Administración Federal de Carreteras 2012, según la cita en la Sección 3.11 del Borrador del EIR/EIS). Según las especificaciones de Caltrain, los sistemas de control de cruce existentes están diseñados para proporcionar 25 a 30 segundos de tiempo de despeje del derecho de vía entre el momento en que se bajan las barreras y se encienden las luces de advertencia y la llegada del tren al cruce. El tiempo total de detención por bajada de barrera en el cruce incluye el tiempo necesario para que el tren pase por el cruce y para que las barreras suban una vez que se haya detectado que el tren ha pasado por el cruce. El tiempo total se rige por la velocidad del tren, la configuración geométrica del cruce específico y otras características específicas del sitio.

Los separadores de tránsito evitan que los conductores se coloquen alrededor de las barreras bajas utilizando el carril de circulación opuesta. Algunos de los pasos a nivel tienen los siguientes separadores de tránsito:

- Separadores de tránsito de hormigón bajos a ambos lados de las vías (9): San José (West Virginia Street, Branham Lane, Chynoweth Avenue); Morgan Hill (Tilton Avenue, Main Avenue, Dunne Avenue, Tennant Avenue); San Martín (San Martín Street); Gilroy (Las Animas Avenue, Leavesley Road, 10th Street)

---

<sup>8</sup> A finales de 2015, el Congreso extendió el plazo por al menos 3 años hasta el 31 de diciembre de 2018, con la posibilidad de una extensión hasta una fecha no posterior al 31 de diciembre de 2020, si un ferrocarril cumple ciertos requisitos legales que son necesarios para obtener una extensión ([www.fra.dot.gov/ptc](http://www.fra.dot.gov/ptc)).

- Separadores de tránsito de hormigón bajos a un lado de la vía (2): San José (Auzerais Avenue); Gilroy (Leavesley Road)
- Soportes metálicos a un lado de las vías (1): Gilroy (10th Street)
- Sin separadores de tránsito (17): San José (Skyway Drive, Blanchard Road), Coyote Valley (Palm Avenue, Live Oak Avenue), Morgan Hill (San Pedro Avenue, Middle Avenue); San Martin (Church Avenue); Gilroy (Masten Avenue, Rucker Avenue, Buena Vista Avenue, Cohansey Avenue, IOOF Avenue, Lewis Street, Martin Street, 6th Street, 7th Street, Luchessa Avenue Bloomfield Road)

Los pasos a nivel existentes entre San José y Gilroy varían en cuanto a si el sistema de priorización de señales ferroviarias está o no interconectado con las señales de tránsito adyacentes:

- Pasos a nivel con un sistema de priorización de señales ferroviarias conectado a las señales de tránsito adyacentes (9): San José (Skyway Drive, Branham Lane, Chynoweth Avenue); Morgan Hill (Tilton Avenue); San Martin (San Martin Street); Gilroy (Masten Avenue, Las Animas Avenue, Leavesley Road, 10th Street)
- Pasos con señales de tránsito adyacentes cercanas, pero sin priorización (8): San José (Auzerais Avenue, West Virginia Street, Blanchard Road); Coyote Valley (Palm Avenue); Gilroy (Lewis Street, 6th Street, 7th Street, Luchessa Avenue)
- Pasos sin señales de tránsito adyacentes (12): Morgan Hill (Main Street, Dunne Street, San Pedro Avenue, Tennant Avenue, Middle Avenue); San Martin (Church Avenue); Gilroy (Rucker Avenue, Buena Vista Avenue, Cohansey Avenue, IOOF Avenue, Martin Street, Bloomfield Road)

Cuando las intersecciones señalizadas cerca de los pasos a nivel cuentan con un sistema de priorización de señales de tránsito conectado a la barrera de cruce y los sistemas de luces de alarma, el proceso de priorización de señales generalmente permite 5 a 15 segundos de luz verde para permitir que se disipen las colas entre el paso a nivel y la señal de tránsito. Durante este período, las barreras de cruce están bajas e impiden que los vehículos ingresen al cruce. Después del intervalo de despeje de la vía, las señales parpadean en rojo para todos los movimientos (que actúan como una intersección totalmente controlada por parada) o se detienen selectivamente en una fase verde para los movimientos que no aportan volumen al paso a nivel (es decir, movimientos paralelos a la línea ferroviaria). Después de que el tren pasa por el cruce, la señal se reanuda por fases regulares y patrones de tiempo.

### **Cambios en el servicio de trenes HSR**

Con el proyecto, habría un aumento inicial en el número total de trenes que operan en el corredor ferroviario de hasta 2 trenes HSR pphpd y hasta 48 trenes HSR diarios (incluidos los trenes que no generan ingresos) entre San José y Gilroy. Con el proyecto, para 2040 habría un aumento de hasta 7 trenes HSR pphpd y hasta 176 trenes HSR diarios (incluidos los trenes que no generan ingresos) entre San José y Gilroy. Con las vías mejoradas construidas en el corredor ferroviario entre la Estación San José Diridon y la Estación Gilroy, la velocidad máxima que los trenes podrían operar se incrementaría hasta 110 mph en partes rectas de la vía, pero sería menor en áreas de curvas como cuando se acerca a la Estación San José Diridon.

### **Barreras de cuatro cuadrantes y separadores de tránsito con la alternativa 4**

El proyecto HSR modificaría y mejoraría los pasos a nivel dentro del corredor: de los 30 pasos a nivel existentes, habría mejoras en 29 cruces y se cerraría un cruce a nivel (7th Street en Gilroy). Estas mejoras incluirían la instalación de barreras de cuatro cuadrantes en los 29 pasos a nivel que cubren todos los carriles de circulación con nuevos equipos de detección y control de trenes y separadores de tránsito para canalizar y regular los trayectos de circulación. Las barreras de cuatro cuadrantes implicarían mecanismos de barrera a ambos lados de las vías para ambas direcciones del tránsito automotor. Las barreras de salida que bloquean la carretera en la dirección que se aleja de las vías en esta aplicación estarían programadas con un retardo para

comenzar el descenso hasta su posición horizontal varios segundos después que las barreras de entrada para evitar que los vehículos que circulan por la carretera queden atrapados en el cruce. Las barreras de cuatro cuadrantes son más seguras que las de dos cuadrantes porque evitan que los conductores rodeen ilegalmente las barreras bajas para tratar de ganarle al tren.

El nuevo equipo de control de los pasos a nivel y de priorización del tránsito se diseñaría para reducir al mínimo el tiempo total de detención por bajada de barrera en los cruces, cumpliendo al mismo tiempo los requisitos obligatorios y previendo intervalos de alerta y despeje seguros.

Los pasos a nivel existentes sin barreras deberán mejorarse, ya que el aumento de la velocidad de la línea obliga a que los pasos tengan barreras y advertencias de aproximación de trenes. Los pasos con barreras deben modificarse ya que el posicionamiento existente del equipo junto a la vía que activa el cierre de las barreras no tendrá en cuenta el aumento de la velocidad de la línea y la mayor longitud de los trenes HSR.

Conforme se describe más arriba, la incorporación de un sistema de barrera de cuatro cuadrantes se indicó en un estudio como una reducción de la probabilidad de una colisión en un 82 por ciento en comparación con los pasos a nivel con barreras de solo dos cuadrantes (Cooper y Ragland 2012).

### **Sistemas de seguridad del proyecto HSR y mejoras dentro del corredor propiedad de HSR**

Desde el sur de la Estación Tamien hasta Gilroy, la alternativa 4 incluiría dos vías dedicadas para el servicio combinado de Caltrain y HSR. Esta sección estaría controlada por la Autoridad y la Autoridad sería responsable de las operaciones y el mantenimiento ferroviarios. Con la Alternativa 4, HSR operará en sus propias vías dedicadas desde aproximadamente 2 millas al sur de la estación Tamien hasta el sur de Gilroy. HSR será responsable de las operaciones ferroviarias y del despacho en esta parte del proyecto, incluidas las operaciones de pasos a nivel. Las mejoras de seguridad y los sistemas incluidos en la Alternativa 4 en relación con la seguridad de los pasos a nivel para la parte del corredor HSR del proyecto se analizan a continuación.

Las condiciones de seguridad dentro del corredor Caltrain se analizan por separado en la siguiente sección.

### ***Sistema de operación automática de trenes del HSR***

El sistema HSR incluiría un sistema de control automático de trenes (ATC) que incluiría funciones de protección automática para la detección de trenes; prevención de colisiones y sobrevelocidades; detección de rotura de rieles; control de enclavamiento, detección de peligros, separación de trenes y protección de zonas de trabajo; información sobre la operación automática de trenes y funciones de control; funciones de supervisión automática de trenes para proporcionar a los supervisores centrales información sobre el estado de la operación del tren y la capacidad de controlar las operaciones del tren; y PTC que proporcionaría un sistema proactivo de control del tren para prevenir colisiones de trenes y descarrilamientos debido a sobrevelocidades y protección de zonas de trabajo. El diseño del sistema HSR también incluiría un Plan de Gestión de la Seguridad y Prevención de Accidentes (SS-IAMF#2) que describiría los procedimientos, procesos y programas que la Autoridad ha implementado y que respaldaría los objetivos de seguridad. Estos procedimientos, procesos y programas incluirían un programa de mantenimiento, inspección y reparación; un programa de cumplimiento de normas y revisión de procedimientos; y un programa de capacitación para empleados y contratistas que mantendría la seguridad del sistema para minimizar el potencial de descarrilamiento. El contratista de HSR llevaría a cabo un análisis preliminar complementario de riesgos y una evaluación de amenazas y vulnerabilidades para identificar posibles riesgos de colisión y otros riesgos y vulnerabilidades de las instalaciones, que luego pueden ser eliminados o minimizados por el diseño de HSR (SS-IAMF #3).

El sistema ATC cubriría todas las funciones de un sistema de control de trenes, incluidas las operaciones críticas y no críticas para la seguridad e incorporaría un PTC de conformidad con las regulaciones de la FRA. Se aplicaría un sistema de detección de riesgos en todo el sistema

cuando estuviera respaldado por análisis de riesgos que se llevarían a cabo antes del inicio de las operaciones (SS-IAMF #3). El sistema de detección de riesgos también incluiría sistemas para la detección de la intrusión de vehículos o vagones de ferrocarril y transeúntes cuando estén respaldados por análisis de riesgos (Autoridad 2013b, conforme se cita en la Sección 3.11 del Borrador del EIR/EIS).

### ***Integración de las operaciones de las barreras de paso a nivel con el sistema de control automático de trenes del HSR***

Las operaciones de los pasos a nivel desde el sur de la Estación Tamien y Gilroy se integrarían con el nuevo sistema de señalización/ATC. No se concederá autorización de circulación a un tren para pasar por un cruce a nivel en una sección específica del sistema ATC sin antes recibir una identificación afirmativa de cada cruce en esa sección de que las barreras se han bajado satisfactoriamente. En el caso de una falla en la barrera o una falta de comunicación desde un cruce al equipo principal del sistema ATC en el centro de control operativo en cuanto a que las barreras están bajas, no se permitiría que el tren pase por los cruces y se exigiría que se detenga. Los pasos con barreras existentes se modificarían ya que el posicionamiento existente del equipo junto a la vía que activa el cierre de las barreras no tendría en cuenta el aumento de la velocidad de la línea y la mayor longitud de los trenes HSR.

### ***Incorporación de detección de obstáculos en los pasos a nivel***

El Borrador del EIR/EIS describió que el proyecto incluiría la detección de obstáculos. Sin embargo, el análisis de la detección de obstáculos en el Capítulo 2, Alternativas, se aclaró en el EIR/EIS final, de la siguiente manera:

- Una mejora adicional en los pasos a nivel desde el sur de la Estación Tamien al sur de Gilroy sería la incorporación de sistemas de detección de obstáculos. La detección de obstáculos suele adoptar la forma de radar local y, a veces, de un sistema LIDAR (es decir, detección de radar de bajo nivel mediante láser) instalado en cada paso. El sistema de detección utiliza ondas de radio (radar) y láseres/luz (LIDAR) para escanear el área de la interfaz de cruce entre carretera y ferrocarril para detectar la presencia o ausencia de vehículos de carretera, personas, animales y otros objetos que de otro modo podrían obstruir el cruce y causar una posible colisión con un tren que se aproxima.
- La detección de obstáculos se integraría en el sistema ATC e informaría al sistema ATC para que cuando un tren que se aproxima solicite autorización de movimiento al sistema ATC para avanzar por la vía férrea a través de una sección que contiene pasos a nivel, el sistema de detección de obstáculos instalado en cada cruce de la sección informe a través del sistema ATC que el cruce está libre de obstáculos. Solo cuando cada paso en esa sección haya confirmado afirmativamente que: a) las barreras están bajas y b) el paso está libre de obstáculos, el sistema ATC autorizará al tren a continuar circulando.

### ***Incorporación de señales de tránsito y priorización de señales***

El Borrador del EIR/EIS señaló que se proporcionarían nuevas señales y sistemas de priorización de señales. Para los pasos a nivel desde el sur de la Estación Tamien en San José al sur de Gilroy, el proyecto HSR agregaría las siguientes mejoras adicionales a las señales:

- Incorporación de un sistema de priorización de señales ferroviarias conectado a las señales de tránsito adyacentes donde no estén presentes actualmente (6): San José (Blanchard Road); Coyote Valley (Palm Avenue); Gilroy (Lewis Street, 6th Street, 7th Street, Luchessa Avenue)
- Incorporación de nuevas señales de tránsito en caso de que no estén presentes y un sistema de priorización de señales ferroviarias conectado a las nuevas señales (4): San Martin (Church Avenue); Gilroy (Rucker Avenue, Buena Vista Avenue, Cohansey Avenue)

El texto en el Capítulo 2, Alternativas, se aclaró para tomar nota de estos detalles.

***Integración de las operaciones de las barreras de paso a nivel con los sistemas de control de tránsito vehicular***

El Borrador del EIR/EIS describe que el sistema HSR tendrá comunicaciones y controles totalmente integrados para las operaciones del tren, los pasos a nivel y el tránsito por carretera.

El control de las señales de tránsito vehicular se integrará con el sistema de ATC de HSR en los pasos a nivel en los que existan sistemas de control del tránsito vehicular que regulen el flujo del tránsito en los cruces ferroviarios/viales. Esto puede llevarse a cabo a través de un intercambio de datos unidireccional desde el sistema ferroviario de ATC hasta el sistema de control del tránsito vehicular. Cuando las barreras de cruce se activan para operar, se envía información al sistema de carreteras para garantizar que las señales de tránsito se pongan en rojo y prohíban que el tránsito vehicular atraviese o se dirija hacia el cruce ferroviario. Una vez que se liberan las barreras después del paso de un tren, se envía una señal al sistema de tránsito vehicular que le permite habilitar nuevamente el flujo del tránsito por el cruce. Los datos no se envían desde el sistema de carreteras al sistema ferroviario de ATC porque las señales de tránsito vehicular nunca deben activar la bajada o subida de las barreras en los cruces ferroviarios.

El texto en el Capítulo 2, Alternativas, se aclaró para tomar nota de estos detalles.

**Alternativa 4 Operaciones de seguridad en los pasos a nivel dentro del corredor Caltrain**

Al norte del Punto de Control Lick, la alternativa 4 estaría dentro del corredor Caltrain y PCJPB sería el ferrocarril anfitrión. Como ferrocarril anfitrión, el PCJPB es responsable de las operaciones dentro del corredor Caltrain y establece los requisitos operativos y de seguridad para todas las operaciones ferroviarias que utilizan sus vías. En la actualidad, el corredor Caltrain utiliza sistemas de señalización junto a la vía para los controles de las barreras en los pasos a nivel. Los pasos a nivel en Auzerais Avenue y West Virginia Street no están integrados con los controles cercanos de señales de intersección de tránsito.

La Autoridad se puso en contacto con el PCJPB en el verano de 2020 para identificar el estado del PTC y qué inversiones en seguridad es probable que estén en marcha cuando los trenes HSR operen en el corredor Caltrain. El PCJPB (Bouchard 2020, conforme se cita en la Sección 3.11, Seguridad y Prevención de Accidentes, del EIR/EIS Final) identificó que no podía proporcionar detalles específicos en ese momento por varias razones: (1) Caltrain tiene la intención de desarrollar en el futuro un Programa de Mejora de Capital para sustentar la implementación en el corto plazo de su Visión de Servicios de Caltrain recientemente adoptada, pero dado que el Programa de Mejora de Capital aún no se ha desarrollado, no se conocen con precisión las mejoras futuras; (2) como consecuencia de la pandemia de COVID-19 y el drástico impacto financiero en Caltrain con la falta de un financiamiento dedicado y la necesaria dependencia excesiva en los ingresos de la caja de tarifas, se desconoce la capacidad de financiamiento actual para las mejoras del corredor de Caltrain. Caltrain proporcionó información sobre la configuración actual del ferrocarril como un intento de prever qué mejoras futuras se planificarán, financiarán e implementarán.

Caltrain contrató a Wabtec Corporation para implementar la solución PTC del Sistema Interoperable de Gestión Electrónica de Trenes (I-ETMS) (esto reemplaza al sistema de señalización de superposiciones basado en comunicaciones previamente previsto). El I-ETMS es una solución basada en la superposición de sistemas de señales y, por lo tanto, el PCJPB ha identificado que se debe asumir que en el futuro se implementarán los sistemas básicos instalados al costado de la vía para la priorización de señales (Bouchard 2020, conforme se cita en la Sección 3.11 del EIR/EIS Final). Wabtec generalmente describe al I-ETMS de la siguiente manera (Wabtec n.d.):<sup>9</sup>

- Integra la nueva tecnología con los sistemas de control y operación de trenes existentes para mejorar la operación y la seguridad de los trenes.

---

<sup>9</sup> Esta es una descripción genérica del sitio web de Wabtec; las funciones del sistema para el corredor Caltrain pueden variar de las que se describen.



- Evita violaciones de la autoridad de vías, violaciones de los límites de velocidad, ingresos no autorizados a las zonas de trabajo y movimientos de trenes a través de un interruptor que se haya dejado en la posición incorrecta, todo lo cual reduce la posibilidad de accidentes ferroviarios.
- Con el sistema I-ETMS, el personal del tren tiene el control del tren. El sistema supervisa y garantiza el cumplimiento por parte del personal del tren de todas las instrucciones de operación, mientras que la pantalla de visualización del I-ETMS proporciona al personal del tren una gran cantidad de información operativa.
- A medida que el tren se desplaza por la vía, la computadora de a bordo del I-ETMS, con la ayuda de una base de datos geográfica a bordo y un sistema de posicionamiento global, calcula continuamente las curvas de advertencia y frenado en función de toda la información pertinente sobre el tren y las vías, incluida la velocidad, la ubicación, la autorización de movimiento, las restricciones de velocidad, las zonas de trabajo y las restricciones consistentes.
- El I-ETMS se comunica con los dispositivos al costado de la vía para controlar si hay rieles rotos, si el interruptor está correctamente alineado y los aspectos de la señal.
- Toda la información se combina y analiza en tiempo real para proporcionar una "red de seguridad" que permita una mejor operación del tren.

El PCJPB tiene una política para implementar sistemas de priorización en pasos a nivel según lo permita la financiación. El PCJPB también identificó que Caltrain buscó agresivamente mejoras de seguridad que incluyen señalización, marcas en el pavimento y separadores de tránsito en la mayoría de los cruces vehiculares y peatonales. Caltrain utiliza una herramienta de análisis de riesgos que se actualiza periódicamente para determinar si se harán mejoras en un cruce en particular (Bouchard 2020, según se cita en la Sección 3.11 del EIR/EIS Final).

Para el proyecto dentro del corredor Caltrain desde el sur de la Estación Tamien hasta Scott Boulevard, como parte de la Alternativa 4, la Autoridad incluirá las siguientes características en los pasos a nivel en West Virginia Street y Auzeais Avenue:

- Instalación de barreras de cuatro cuadrantes con nuevos equipos de detección y control de trenes
- Incorporación de un sistema de priorización de señales ferroviarias conectado a señales de tránsito adyacentes e integración con las operaciones de señales de Caltrain, si es posible

Debido a que estos dos pasos a nivel se encuentran dentro del corredor Caltrain, es probable que el PCJPB pueda instalar un sistema de priorización de señales ferroviarias (si es posible) como parte de su otro trabajo; en este caso, la Autoridad financiaría la mejora y el PCJPB la instalaría y operaría.

### **Comentarios sobre los pasos a nivel en lugares específicos**

Se observaron comentarios detallados sobre la configuración específica de cada paso a nivel. Las Aplicaciones (A, A1, B, C, etc.) identificadas en los planos del Volumen 3, Ingeniería Preliminar para Diseño Preliminar muestran diferentes configuraciones de calles (con diferentes números de carriles) que cruzan tres vías ferroviarias. Las Aplicaciones también muestran diferentes escenarios donde las calles (con diferente número de carriles) están muy cerca de las vías adyacentes. Estas aplicaciones se asignaron a cada paso a nivel. Cada Aplicación enumera las mejoras existentes y propuestas. Las diversas aplicaciones aumentarían la seguridad en el paso a nivel al (1) agregar dos barreras de salida con brazos para vehículos de modo de lograr un sistema de barreras de cuatro cuadrantes, (2) agregar barreras peatonales corredizas y de brazo para aceras, (3) agregar canalizadores de separadores de tránsito para evitar o disuadir a los automovilistas que quieran saltarse la cola cuando las barreras están bajas y (4) agregar bucles del detector de tránsito donde los pasos están adyacentes a las señales de tránsito para permitir la interconexión de señales. El Apéndice 2-A, Modificaciones y Cruces de Carreteras, enumera el tipo de aplicación de barreras de cuatro cuadrantes por ubicación. La Autoridad

trabjará con la Comisión de Servicios Públicos de California y las jurisdicciones locales durante el diseo detallado (después del Registro de Decisi3n) para abordar inquietudes específcas en ubicaciones específcas.

### Conclusi3n

La Autoridad trabajar4 con las autoridades locales y Caltrain para instalar las mejoras de seguridad incluidas como parte del proyecto HSR. La Autoridad continuar4 monitoreando las condiciones de seguridad a lo largo de las partes de la secci3n del proyecto donde estar4 el ferrocarril anfitri3n y coordinar4 con PCJPB las condiciones de seguridad para las operaciones de HSR dentro del corredor Caltrain.

El proyecto HSR cumplir4 y/o superar4 los requisitos federales de seguridad para las operaciones ferroviarias relacionadas con los pasos a nivel dentro de las 4reas donde la Autoridad ser4 el ferrocarril anfitri3n porque el proyecto mejorar4 los pasos a nivel existentes a trav4s de la instalaci3n de barreras de cuatro cuadrantes, canalizaci3n de separadores de tr4nsito, integraci3n de las funciones de las barreras de pasos a nivel con se4ales de tr4nsito cercanas, detecci3n de intrusiones y sistemas integrados de control y se4alizaci3n de trenes. La Autoridad trabajar4 con Caltrain con respecto a la seguridad en el Corredor Caltrain, donde Caltrain es el ferrocarril anfitri3n. Con estas mejoras, el Borrador del EIR/EIS llega a la conclusi3n de que el impacto de seguridad relacionado con las operaciones de los pasos a nivel ser4a menos que significativo en virtud de la CEQA y no tendr4a un efecto adverso significativo en virtud de la NEPA.

Se agregaron aclaraciones adicionales al Capítulo 2 en el EIR/EIS Final con respecto a las mejoras de seguridad en relaci3n con los pasos a nivel.

### 18.8.2 SJM-Respuesta-SS-2: Tiempos de respuesta de veh4culos de emergencia

*Los comentaristas expresaron su preocupaci3n por el posible retraso en los tiempos de respuesta de los veh4culos de emergencia debido al proyecto HSR, particularmente en relaci3n con el aumento del tiempo de detenci3n por bajada de barrera debido a los cruces adicionales de trenes en los pasos a nivel con la Alternativa 4. Algunos comentaristas cuestionaron la justificaci3n del umbral de significancia de 30 segundos de retraso. Algunos comentaristas afirman que parte de la mitigaci3n ya est4 en marcha, se est4 aplazando, no ser4 efectiva y/o la Autoridad deber4a financiar las operaciones de una nueva estaci3n de bomberos (no solo la construcci3n). Algunos comentaristas tambi4n solicitaron que los pasos a desnivel se incluyeran como parte de la Alternativa 4 para abordar esta inquietud.*

#### Análisis del borrador del EIR/EIS

La Secci3n 3.11, Seguridad y Prevenci3n de Accidentes, en el Borrador del EIR/EIS analiza el posible retraso en el tiempo de respuesta de los veh4culos de emergencia para todas las alternativas debido a (1) el aumento del tr4nsito vehicular en la estaci3n y la congesti3n asociada de la carretera; (2) el estrechamiento de Monterey Road al sur de San Jos4 con las Alternativas 1, 2 y 3; y (3) el aumento en el tiempo de detenci3n por bajada de barrera debido a los cruces adicionales de trenes en los pasos a nivel con la Alternativa 4.<sup>10</sup> El Borrador del EIR/EIS identific3 que los impactos antes de la mitigaci3n ser4an significativos en ciertos lugares (como se trat3 en la Secci3n 3.11, Impacto S&S#4 (Impactos Continuos Permanentes en el Acceso de Emergencia y Tiempos de Respuesta) y conforme se muestra en la Figura 3.11-10) en San Jos4, Morgan Hill y Gilroy. La mitigaci3n identificada incluye la Medida de Mitigaci3n SS-MM #3 ySS-

---

<sup>10</sup> El aumento del tiempo de detenci3n por bajada de barrera en los pasos a nivel debido al aumento del n4mero de trenes puede afectar los tiempos de respuesta de los veh4culos de emergencia de dos maneras: (1) si la barrera de cruce est4 baja, demorar4 a un veh4culo de emergencia que necesita cruzar las v4as; (2) las barreras de cruce que est4n bajas peri3dicamente durante las horas pico de tr4nsito pueden aumentar la congesti3n vehicular, lo que tambi4n puede exacerbar los tiempos de respuesta del veh4culo de emergencia.

MM #4.<sup>11</sup> A continuación se analizan los detalles de esta mitigación. El Borrador del EIR/EIS concluye que los impactos significativos pueden reducirse a un nivel menos que significativo con la implementación de la mitigación identificada.<sup>12</sup>

### Umbral de significancia

La justificación del umbral de significancia de 30 segundos de retraso para el análisis de respuesta del vehículo de emergencia se trata en la Sección 3.11.4.5 del Borrador del EIR/EIS, Método para determinar la significancia con arreglo a la CEQA (específicamente, la nota al pie de la página 9 en la página 3.11-16 del Borrador del EIR/EIS). A los efectos del análisis, el acceso de emergencia inadecuado se definió como un bloqueo significativo del acceso físico a los efectos de la respuesta de emergencia o un aumento significativo de los tiempos de respuesta de emergencia (definido como más de 30 segundos). Si bien existen estándares locales para el tiempo de respuesta de los vehículos de emergencia, no existen estándares determinados para el tiempo de respuesta de los vehículos de emergencia estatales o federales y los analistas no pudieron identificar los umbrales específicos utilizados anteriormente bajo la CEQA para evaluar este efecto.<sup>13</sup> El criterio de los 30 segundos se seleccionó en función de varias consideraciones: (1) los analistas examinaron las normas de los organismos locales de gestión de emergencias correspondientes a tiempos de respuesta (como se analiza en la sección 3.11 del Borrador del EIR/EIS), de los cuales los tiempos más cortos fueron de unos 5 minutos. Se consideró que 30 segundos -o el 10 % de 5 minutos (300 segundos)- representan una demora significativa en el tiempo de respuesta de emergencia; y (2) los efectos de la NEPA se identifican en la sección 3.2 del Borrador del EIR/EIS para las intersecciones señalizadas con condiciones congestionadas (definidas como LOS E o F) donde el proyecto daría lugar a 4 segundos de demora adicional. Debido a que es probable que una ruta de emergencia para vehículos a lo largo del ferrocarril encuentre en el trayecto de dos a seis intersecciones afectadas por el tiempo de detención por bajada de barrera, una demora de 30 segundos comprendería los efectos colectivos de hasta siete intersecciones (7 intersecciones por 4 segundos = 28 segundos).

### Mitigación propuesta

El Borrador del EIR/EIS incluye dos medidas de mitigación para hacer frente a las demoras en el tiempo de respuesta de los vehículos de emergencia.

La medida de mitigación SS-MM #3 incluye la instalación de sistemas de priorización de señales para vehículos de emergencia en ciertas intersecciones de Monterey Road al sur de San José.<sup>14</sup>

La Medida de Mitigación SS-MM #4 incluye una variedad de mejoras para abordar por separado los impactos relacionados con la congestión del tránsito alrededor de la Estación San José Diridon y la Estación Gilroy (todas las alternativas para la Estación Diridon y las Alternativas 1, 2

---

<sup>11</sup> Sólo para la Alternativa 4, como se describe en la Sección 3.11, Seguridad y Prevención de Accidentes, se requerirían ciertas medidas de mitigación del tránsito específicas del sitio si todavía hubiera retrasos en la respuesta de los vehículos de emergencia superiores al umbral de 30 segundos después de la implementación de las medidas de mitigación SS-MM #3 y SS-MM #4.

<sup>12</sup> El Borrador del EIR/EIS también señala que puede haber impactos inevitables significativos si las jurisdicciones locales afectadas optan por no construir ni operar las mejoras incluidas en la mitigación (la mitigación obliga a la Autoridad a financiar la construcción de mejoras, pero los costos operativos tendrían que ser financiados por las jurisdicciones locales).

<sup>13</sup> Los analistas examinaron los EIR/EIS anteriores y se pusieron en contacto con analistas de transporte experimentados entre el equipo del proyecto y no pudieron identificar ningún otro umbral cuantitativo específico utilizado para evaluar este impacto.

<sup>14</sup> Los funcionarios de la municipalidad de San José comentaron que instalaron sistemas de priorización de señales en 900 ubicaciones en San José y que esta mitigación no mejorará las condiciones. La municipalidad no identificó específicamente si el sistema de prioridad de las señales se encuentra instalado en todas las ubicaciones propuestas identificadas en la mitigación. La municipalidad tiene razón en considerar que no se produciría ningún beneficio adicional en lugares que ya tienen un sistema de priorización de señales. Si quedan ubicaciones sin priorización de señales de las identificadas en la medida de mitigación, habría un beneficio adicional para los tiempos de respuesta de los vehículos de emergencia.

y 4 para la Estación Gilroy) y para abordar los impactos relacionados con el aumento del tiempo de detención por bajada de barrera (Alternativa 4 solamente).

Para las dos áreas de la estación, el contratista de la Autoridad desarrollaría un plan de prioridad de vehículos de emergencia e instalaría sistemas de tratamientos de prioridades para vehículos de emergencia con la aprobación de la municipalidad de San José o la municipalidad de Gilroy. Con la prioridad de la señal, se espera que los impactos de demora relacionados con la congestión alrededor de las dos estaciones se reduzcan a menos de 30 segundos, lo cual representa un impacto menos que significativo en virtud de la CEQA y no configura un efecto adverso significativo en virtud de la NEPA.

Para los lugares donde el EIR/EIS identificó que puede haber demoras significativas en los tiempos de respuesta de los vehículos de emergencia, la Autoridad llevaría a cabo un estudio de monitoreo de referencia para determinar las condiciones básicas correspondientes a tiempos de viaje sin operaciones del HSR. A partir de entonces, la Autoridad llevaría a cabo la supervisión aproximadamente 6 meses después de las operaciones iniciales del HSR y anualmente a partir de entonces durante 3 años.<sup>15</sup> Dado que las operaciones completas pueden no producirse durante años, se aclaró en el Borrador del EIR/EIS que se requiere este régimen de monitoreo después de aumentos en las operaciones del HSR hasta los niveles de operación completos indicados para 2040 en el EIR/EIS. Se desarrollaría un Plan de Tratamiento Prioritario para Vehículos de Emergencia relacionado con los tiempos de respuesta de los vehículos de emergencia para ubicaciones de paso a nivel donde se produciría un aumento en los tiempos de respuesta de emergencia de 30 segundos o más por encima del tiempo de viaje de referencia debido al servicio HSR, según lo indicado por el monitoreo del servicio inicial o lo previsto para futuros aumentos del servicio HSR en función de evaluaciones de los posibles efectos futuros basados en el monitoreo del servicio inicial y los niveles de servicio HSR futuros planificados. El estándar de rendimiento para el plan consiste en reducir los efectos de la operación del tren HSR en el tiempo de respuesta del vehículo de emergencia a menos de 30 segundos.

Varios comentaristas expresaron su preocupación con respecto a diferentes aspectos de la Medida de Mitigación SS-MM #4, que se aplica cuando se producen impactos que superan el umbral de 30 segundos, porque los comentaristas señalaron que la mitigación no reduce la demora en los propios pasos a nivel. Si bien es correcto que la SS-MM #4 no reduce el retraso en los propios pasos a nivel, los diferentes aspectos de la mitigación reducirían el retraso del tiempo de respuesta del vehículo de emergencia, que es la preocupación identificada. A continuación se describen los beneficios en diferentes partes de las Medidas de Mitigación SS-MM #3 y SS-MM #4 para reducir las demoras en el tiempo de respuesta de los vehículos de emergencia y también se hace referencia a ciertos comentarios específicos sobre aspectos de la mitigación.

- **Equipos del sistema de priorización de vehículos de emergencia en las señales de tránsito:** la provisión de sistemas de priorización de vehículos de emergencia en las señales de tránsito cercanas ayudaría a los tiempos de respuesta de emergencia después de que haya pasado el tren.
- **Sistemas de control de priorización de señales de tránsito en función de las rutas:** la provisión de sistemas de priorización de vehículos de emergencia en las señales de tránsito a lo largo de la ruta de respuesta más allá del paso a nivel ayudaría a los tiempos de respuesta de emergencia para el resto de la ruta.

---

<sup>15</sup> Como se analizó en el Borrador del EIR/EIS, las operaciones iniciales del HSR tendrían un alcance más limitado que las operaciones completas previstas para 2040. El capítulo 2 del Borrador del EIR/EIS identifica que las operaciones iniciales incluirían un máximo de dos trenes pphpd, lo cual corresponde a hasta cuatro trenes de un solo sentido por hora o cada 15 minutos en promedio. El proyecto tendría hasta siete trenes pphpd, lo cual corresponde a hasta 28 trenes de un solo sentido por hora o cada 2 a 3 minutos en promedio en servicio completo para 2040. La intención de monitorear las operaciones iniciales para identificar la posible necesidad de mejoras en el tiempo de respuesta del vehículo de emergencia será capaz de identificar las necesidades con la antelación suficiente como para satisfacerlas antes de alcanzar el funcionamiento pleno.

- **Vehículos de emergencia y carriles de desvío para vehículos de emergencia en caso de colas de tránsito:** La provisión de carriles de desvío para vehículos de emergencia en caso de colas de tránsito a lo largo de la ruta de respuesta más allá del pasos a nivel ayudaría a los tiempos de respuesta de emergencia para el resto de la ruta.
- **Capacidad vial y mejoras operativas a las instalaciones paralelas a la línea ferroviaria para mejorar el acceso a pasos a distinto nivel adyacentes:** Las mejoras en las rutas a pasos a distintos niveles reducirán los tiempos de respuesta a lo largo de rutas alternativas a los pasos a nivel, lo cual ayudará a reducir los tiempos de respuesta.
- **Construcción de nuevas estaciones de bomberos para reducir los tiempos de respuesta de las estaciones de bomberos en las áreas afectadas:** En los comentarios se señaló que la reubicación de las estaciones existentes puede reducir el servicio existente en áreas más alejadas de la nueva ubicación. En los comentarios también se expresó preocupación por la necesidad de comprar equipos adicionales para las estaciones de bomberos y de financiar el costo actual para dotar de personal a una estación adicional y por el hecho de que esto tal vez no sea factible para las jurisdicciones locales. La Medida de Mitigación SS-MM #4 no propone la reubicación de las estaciones existentes. En cambio, propone la construcción de nuevas estaciones de bomberos.<sup>16</sup> Por lo tanto, si se construyen nuevas estaciones de bomberos, esto no provocaría una reducción a otras áreas de servicio. Si es necesario, como parte de esta mitigación, la Autoridad financiaría la construcción de nuevas estaciones de bomberos y el equipo inicial asociado con las nuevas estaciones de bomberos y las jurisdicciones locales no incurriría en estos costos. Sin embargo, la Autoridad no puede financiar las operaciones y el mantenimiento en curso de las estaciones de bomberos debido a las limitaciones en la capacidad de la Autoridad para financiar las operaciones y las actividades de mantenimiento en función de sus propias fuentes de financiación. Si bien HSR puede proporcionar fondos para la construcción de mejoras en la respuesta de vehículos de emergencia, no puede obligar a la municipalidad de San José, al condado de Santa Clara o la municipalidad de Gilroy a construir y operar las mejoras. Por lo tanto, el impacto en virtud de la alternativa 4 sería significativo e inevitable.
- **Ampliación de las estaciones de bomberos existentes para reducir los tiempos de respuesta de las estaciones de bomberos en las áreas afectadas:** la intención de esta disposición es que la "expansión" incluya equipos adicionales de respuesta ante emergencias que podrían ampliar la capacidad de la estación de responder a múltiples llamadas al mismo tiempo, lo cual podría reducir la demora de las llamadas individuales donde el equipo existente es restrictivo. Esta disposición sólo puede proporcionar beneficios en determinadas circunstancias. Se agregó en la Sección 3.11 del EIR/EIS Final una descripción de la intención de esta disposición.
- **Aumento de los servicios de ambulancia de primera respuesta contratados para reducir los tiempos de respuesta de la ambulancia de primera respuesta en áreas afectadas:** los servicios de ambulancia contratados a menudo patrullan y/o hacen escalas temporales en las calles en las áreas de respuesta en vez de instalarse únicamente en las bases fijas de operaciones. Un aumento de los servicios de ambulancia permitiría patrullar o hacer escalas temporales en varios lugares al costado del trazado del ferrocarril, lo cual podría ayudar a reducir los tiempos de respuesta ante emergencias y aumentar la capacidad de responder a múltiples llamadas.

Con la excepción de la probable imposibilidad de las jurisdicciones locales de financiar las operaciones en curso de las estaciones de bomberos, la mitigación que se describe más arriba

---

<sup>16</sup> La Medida de Mitigación SS-MM#1 incluye el potencial de reubicación local de una estación de bomberos a una ubicación cercana si es necesario para proporcionar un acceso adecuado a Monterey Road, pero esta reubicación no reduciría el servicio a ninguna área porque el área de reubicación potencial está muy cerca de la ubicación actual. La Medida de Mitigación SS-MM #4 no incluye la reubicación de las estaciones de bomberos existentes.



se considera factible y reduciría los tiempos de respuesta de emergencia por las razones allí indicadas.

### **Pasos a desnivel como medida de mitigación**

Los comentarios manifiestan que la Autoridad debe implementar pasos a desnivel en los pasos a nivel para abordar los impactos en la respuesta de los vehículos de emergencia en ciertos lugares en San José, Morgan Hill y Gilroy.

Como una alternativa a las estrategias específicas de mitigación que se describen en la medida de mitigación SS-MM #4 también se incluye un enfoque alternativo según el cual la Autoridad y un organismo local pueden llegar a un acuerdo mutuo para que la Autoridad realice un pago sustitutivo destinado a otros proyectos de infraestructura, incluidos los proyectos de pasos a desnivel cercanos. El pago sustitutivo sería la contribución de capital que la Autoridad habría hecho de otro modo a una o más de las estrategias de tratamiento prioritario de vehículos de emergencia mencionadas.

Consulte también SJM-Respuesta-GS-1: Solicitudes de pasos a desnivel, para un análisis adicional.

## **18.9 Respuestas estándar sobre recursos agrícolas**

### **18.9.1 SJM-Respuesta-AG-1: Interrupción temporal y permanente de la infraestructura agrícola que sirve a tierras de cultivo importantes como resultado de la construcción del proyecto**

*Múltiples comentarios expresaron preocupación con respecto a la interrupción de la infraestructura agrícola, incluida la energía y los servicios públicos, las instalaciones de riego, las instalaciones de drenaje y las carreteras, que podrían surgir como consecuencia de la construcción de la Sección del Proyecto de San José a Merced. Entre esas observaciones también manifiestan la preocupación de que el suministro de agua para la agricultura pudiera verse interrumpido, de que la infraestructura agrícola, como las instalaciones de riego, pudiera resultar dañada durante la construcción, de que la interrupción temporal de las instalaciones de drenaje pudiera dar lugar a la incautación de aguas de riego e inundaciones en tierras agrícolas productivas, de que los cierres temporales y permanentes de caminos y las modificaciones permanentes de caminos pudieran menoscabar la capacidad de los explotadores agrícolas para acceder a sus parcelas de manera oportuna, y de que la construcción del terraplén creara dos parcelas remanentes separadas entre sí.*

Conforme lo analizado en los Impactos AG#4 y AG#5, la construcción del proyecto HSR provocaría una interrupción temporal y permanente de la infraestructura existente en tierras agrícolas. Esto podría incluir los servicios públicos (incluido el suministro de energía), los sistemas de riego (inclusive las líneas de distribución, los canales y los sistemas de flujo por gravedad), los sistemas de drenaje y el acceso por carretera. Las IAMF incorporadas en el diseño del proyecto evitarían en gran medida interrupciones temporales y permanentes en los servicios públicos, la infraestructura de riego y la infraestructura de acceso (a la carretera).

#### **Interrupción temporaria de la infraestructura agrícola que abastece a Tierras de Cultivo Importantes**

La interrupción temporal de la infraestructura agrícola incluiría la interrupción temporal de la energía y los servicios públicos, las instalaciones de riego, las instalaciones de drenaje y el acceso por carretera.

La construcción en el derecho de vía requeriría el cierre temporal de líneas de transmisión eléctrica aéreas o subterráneas; instalaciones de gasoductos; instalaciones de transporte de productos petrolíferos; e infraestructura de riego. Los cierres podrían interrumpir los servicios públicos a los clientes agrícolas, entre otros. La Tabla 3.14-10 del Borrador del EIR/EIS muestra el número de líneas eléctricas y canales/tuberías afectados por cada alternativa. Para las interrupciones en los servicios públicos y la infraestructura energética, incluida la que abastece a tierras agrícolas, el PUE-IAMF #4 requeriría que el contratista coordine los pasos a seguir con

los proveedores de servicios. Mediante esa coordinación, el contratista podría reducir al mínimo o evitar las interrupciones de los servicios públicos y la energía. El PUE-IAMF #3 requeriría que el contratista notifique al público las interrupciones inevitables a corto plazo de los servicios públicos como consecuencia de la construcción a través de medios de comunicación antes de iniciar las actividades de construcción previstas. Esta notificación proporcionaría a los operadores agrícolas un aviso para planificar los cortes con antelación. En cuanto a las interrupciones requeridas temporales en las instalaciones de riego como consecuencia de la construcción, el PUE-IAMF#2 exigiría al contratista que verificara que una nueva instalación de riego esté en funcionamiento antes de desconectar la instalación de origen, en caso de que fuera necesario reubicar una instalación. Debido a que el requisito establece que las nuevas instalaciones de riego deben estar operativas antes de desconectar la instalación original, no habría interrupciones en la productividad agrícola como resultado de la falta de riego.

Se propusieron medidas de mitigación para abordar los impactos significativos identificados. La Medida de Mitigación AG-MM #5 convertiría el diseño del terraplén en una guía aérea cerca de Casa de Fruta (desde la Estación 3148+60 hasta la Estación 3154) para evitar impactos en la infraestructura de riego. Además, la Medida de Mitigación AG-MM #4 requeriría que el contratista de la construcción verifique que una instalación de drenaje agrícola de reemplazo esté en funcionamiento antes de desconectar la instalación original. Este requisito daría lugar a interrupciones mínimas de la infraestructura de drenaje.

Además, el proyecto requeriría servidumbres temporarias de construcción y cierres temporales de áreas de estacionamiento o carriles de la carretera y la construcción de pasos superiores elevados e intercambios. Estos cierres de caminos y las reubicaciones temporales de las carreteras podrían provocar demoras y limitar el acceso a la infraestructura agrícola, incluidas las limitaciones a los cruces de ganado y equipo existentes. La reconducción de la línea eléctrica también podría requerir ocasionalmente cierres de carreteras de corto plazo, lo que también podría provocar retrasos y acceso limitado a la infraestructura agrícola. En lo que respecta a las interrupciones temporales de la infraestructura (vial) de acceso como consecuencia de la construcción, el TR-IAMF#2 exigiría la identificación de caminos de desvío, señalización temporal, notificación anticipada de los cierres temporales de caminos, y otras medidas para mantener el flujo de tránsito y evitar demoras. Estas medidas permitirían el acceso ininterrumpido a la infraestructura de riego, lo cual permitiría el acceso continuo a los canales de riego. Si se mantiene el acceso continuo durante la construcción, no se interrumpirán las actividades de mantenimiento de los canales de riego. Los cierres de caminos como consecuencia de la construcción en las zonas agrícolas se coordinarían con los organismos agrícolas y de transporte locales y estatales en forma anticipada para reducir al mínimo o evitar las interrupciones de las actividades agrícolas, en particular durante los meses de junio a septiembre (es decir, la temporada de cosecha máxima en el área de estudio de recursos). Además, el AG-IAMF #5 requeriría que la Autoridad coordine con los titulares de propiedades agrícolas o arrendatarios para proporcionar cruces temporales de ganado y equipo. Estos cruces temporales permitirían que las operaciones rutinarias, incluido el movimiento de equipo y ganado, y las actividades comerciales normales continuaran durante la construcción del proyecto. Esta medida permitiría la continuación de la actividad agrícola en las tierras de cultivo que no se utilicen para la construcción temporal ni se adquieran como derecho de vía permanente.

### **Interrupción permanente de la infraestructura agrícola que abastece a Tierras de Cultivo Importantes**

La interrupción permanente de la infraestructura agrícola incluiría la reubicación permanente de algunas instalaciones de riego e instalaciones de drenaje agrícola y el cierre o la modificación de algunas carreteras.

Las instalaciones de riego y drenaje reubicadas tendrían que tener un nuevo acceso construido al mismo tiempo que las instalaciones se ponen en funcionamiento para no interrumpir las operaciones agrícolas. Cuando sea necesario reubicar las instalaciones de riego, excepto en un sitio identificado cerca de Casa de Fruta (analizado a continuación), se emplazarán nuevas

instalaciones de riego, las cuales estarán en funcionamiento antes de que se desconecten las instalaciones existentes (PUE-IAMF#2).

La reubicación de las principales instalaciones de drenaje agrícola podría afectar a las tierras de cultivo importantes. La pérdida de acceso a la principal infraestructura de drenaje agrícola podría resultar en una mayor retención de nutrientes en el suelo, una mayor salinidad del suelo y agua estancada como resultado de las aguas subterráneas suspendidas que podrían dañar los sistemas radiculares.

Se propusieron medidas de mitigación para abordar los impactos significativos identificados. En el sitio identificado cerca de Casa de Fruta, el PUE-IAMF #2 sería ineficaz porque el diseño del terraplén interferiría permanentemente con múltiples líneas de riego. Como resultado, las alternativas resultarían en la conversión de Tierras de Cultivo Importantes para uso no agrícola en el sitio identificado. La Medida de Mitigación AG-MM #5 convertiría el diseño del terraplén en una guía aérea cerca de Casa de Fruta (desde la Estación 3148+60 hasta la Estación 3154) para evitar impactos en la infraestructura de riego. Además, la Medida de Mitigación AG-MM #4 requeriría que el contratista de la construcción verifique que una instalación de drenaje agrícola de reemplazo esté en funcionamiento antes de desconectar la instalación original, cuando sea posible. Este requisito daría lugar a interrupciones mínimas de la infraestructura de drenaje.

Los cierres de caminos y las modificaciones permanentes de caminos podrían limitar o eliminar el acceso a los campos, así como a los canales o zanjas de riego utilizados para las necesidades de riego y las actividades de mantenimiento. Estos cierres y modificaciones podrían interrumpir las actividades agrícolas básicas, como el manejo del suelo, la siembra, la plantación y la cosecha. La Tabla 3.14-10 del EIR/EIS Final muestra el número de cierres permanentes de carreteras en tierras agrícolas por alternativa y la Tabla 3.14-11 muestra el número de modificaciones permanentes en las carreteras agrícolas por alternativa. Para hacer frente a posibles interrupciones permanentes del acceso por carretera, la Autoridad dispondría que los cruces de caminos se espaciaran a no más de 2 millas. Además, el AG-IAMF #6 requeriría que la Autoridad coordine los trazados finales de las carreteras de acceso afectadas con los propietarios de tierras agrícolas en uso. La Autoridad también proporcionaría cruces para equipos a fin de minimizar los impedimentos a largo plazo a las operaciones agrícolas rutinarias y las actividades comerciales normales.

Cuando las adquisiciones parciales de propiedad resulten en parcelas agrícolas remanentes, en virtud de la Medida de Mitigación AG-MM #3, la Autoridad y el contratista de la construcción evaluarían, con el aporte del propietario, el potencial de acceso modificado para permitir el uso continuo de las tierras e instalaciones agrícolas. El contratista prepararía un memorando técnico para el análisis y la aprobación de la Autoridad en el que se detallarían las medidas que se aplicaron en relación con las parcelas separadas, la divulgación de información por parte del contratista a los propietarios afectados y los resultados de la evaluación. El acceso modificado podría incluir el diseño de pasos elevados o subterráneos para permitir el paso de maquinaria agrícola.

Estas IAMF y las medidas de mitigación minimizarían las interrupciones de los servicios públicos, la infraestructura de riego y la infraestructura de acceso (vial), reduciéndose así cualquier efecto en la productividad agrícola. Es poco probable que las tierras de cultivo importantes se conviertan en tierras de uso no agrícola como resultado de las afectaciones a la infraestructura agrícola.

### **18.9.2 SJM-Respuesta-AG-2: Impactos en las tierras de cultivo - Parcelas remanentes**

*En muchos comentarios se expresó preocupación por la pérdida de tierras de cultivo agrícola, que podría producirse por la formación de parcelas remanentes como consecuencia de la construcción del proyecto. Entre ellas figuraba la preocupación de que la producción agrícola fuera menos eficiente y potencialmente menos viable económicamente en las parcelas remanentes que en las parcelas originales.*

El proyecto resultaría en la creación de parcelas remanentes de tierras de cultivo importantes debido a la división. Algunas parcelas podrían quedar separadas de una parcela más grande porque el derecho de vía del HSR dividiría la parcela. Se podrían crear otras parcelas remanentes cuando se restrinja o elimine el acceso a la carretera en forma permanente como resultado de la construcción del proyecto. Los impactos relacionados con la pérdida de acceso a la carretera se analizan en la SJM-Respuesta-AG-1: Interrupción temporal y permanente de la infraestructura agrícola que sirve a tierras de cultivo importantes como resultado de la construcción del proyecto. Esta respuesta se refiere a la superficie de tierras de cultivo importantes que se convertirían como resultado de dicha división.

Se formarían dos tipos de parcelas remanentes mediante el proyecto de construcción, las que resulten viables para mantener la producción agrícola y las que se consideren inviables para continuar con la explotación agrícola por falta de acceso, tamaño insuficiente, falta de forma cultivable o ubicación adyacente a terrenos no cultivables. Estas parcelas remanentes no viables serían adquiridas por la Autoridad. La superficie estimada de parcelas remanentes de tierras de cultivo importantes no viables oscila entre 147 acres (Alternativa 4) y 253 acres (Alternativa 3).

Los analistas llevaron a cabo un estudio parcela por parcela, identificando primero las parcelas divididas, basándose en si el derecho de vía del proyecto HSR o los cierres de caminos asociados dividirían una parcela en múltiples partes, creando una o más parcelas remanentes. Después de identificar las parcelas divididas y las parcelas remanentes resultantes, los especialistas en bienes raíces examinaron cada una de ellas para determinar si no tenían el tamaño, forma o ubicación adyacente a la tierra cultivable que las haría susceptibles de consolidación con tierras de cultivo adyacentes. Los criterios primarios se relacionaron con el tamaño de la parcela remanente -se suponía que las parcelas remanentes de 20 acres o menos tenían el potencial de volverse no cultivables- y con si la parcela remanente era adyacente a otras tierras de cultivo con las que podría consolidarse.

Se identificaron dos tipos de parcelas remanentes que serían viables para no interrumpir la producción agrícola. Se consideró que las grandes parcelas remanentes de más de 20 acres con acceso, independientemente de la forma, eran todavía viables para las actividades agrícolas. Se consideró que las parcelas remanentes más pequeñas directamente adyacentes a otras parcelas de tierras de cultivo importantes tenían el potencial de seguir siendo aptas para la producción agrícola. Una IAMF incluida como parte del proyecto (AG-IAMF #3) incluye un programa de consolidación de tierras de cultivo. El programa permitirá el uso agrícola continuado en la cantidad máxima factible de parcelas remanentes resultante de la implementación del proyecto HSR al facilitar la venta de parcelas remanentes a los propietarios de tierras de cultivo vecinas. El programa de consolidación es un compromiso realista de la Autoridad para ayudar a garantizar el uso agrícola continuo en las parcelas remanentes. El programa de consolidación también es coherente con los programas utilizados para otras instalaciones de transporte lineal (por ejemplo, proyectos patrocinados por Caltrans). Esas parcelas remanentes viables no se incluyeron en la superficie de los cálculos de parcelas remanentes y, en consecuencia, no se agregaron a la zona de adquisición de HSR.

Sin embargo, en función de los criterios de evaluación de parcelas remanentes (es decir, falta de acceso, tamaño, forma o ubicación), los analistas determinaron que algunas parcelas remanentes no eran viables para la producción agrícola sostenida por parte del propietario existente o de los propietarios adyacentes. Entre los ejemplos de parcelas remanentes que se determinó que no eran viables figuran, por ejemplo, las parcelas remanentes en forma de cuña o esquinas de menos de 20 acres que no pueden consolidarse con las parcelas adyacentes debido a la existencia de trazados ferroviarios o carreteras.

La Medida de Mitigación AG-MM#1 establece que la Autoridad (en asociación con el Departamento de Conservación de California) adquiere servidumbres de conservación para proteger una cantidad equivalente de tierras de cultivo importantes de una futura conversión. Esta medida exige una relación de reemplazo no menor a 0.5:1 para las tierras de cultivo importantes que deban convertirse indirectamente por la división de parcelas y otros impactos indirectos. La Autoridad trabajará con las organizaciones y organismos locales, regionales y

estatales para identificar las tierras adecuadas en la región, así como los propietarios dispuestos a ello, y establecerá servidumbres de conservación agrícola sobre la base establecida en la Medida de Mitigación AG-MM #1 para brindar protección permanente y administración a largo plazo de la explotación de las tierras agrícolas. Incluso con este compromiso, la Autoridad reconoce que los impactos no se pueden mitigar por completo.

El análisis de la división de parcelas (incluidas las parcelas remanentes no viables) se llevó a cabo con el propósito de satisfacer los requisitos de la CEQA y la NEPA, describiendo la naturaleza y el alcance del impacto, centrándose en los temas de conversión de tierras de cultivo importantes (Sección 3.14 Tierras de cultivo agrícolas, del Borrador del EIR/EIS) y los efectos sociales/económicos (Sección 3.12, Socioeconomía y Comunidades, del Borrador del EIR/EIS). Sin embargo, no se supone que dicho análisis sea adecuado para las operaciones inmobiliarias que se producirían durante el proceso de adquisición del derecho de vía. Durante el proceso de tasación, antes de la adquisición de bienes, se realizaría un análisis más detallado de cada parcela. Este análisis estaría de acuerdo con lo dispuesto en la Ley Uniforme de Asistencia por Reubicación y Políticas de Adquisición de Bienes Raíces, que establece normas mínimas para el tratamiento y la indemnización de las personas cuyos bienes inmuebles se adquieren para un proyecto que recibe fondos federales (véase el Volumen 2, Apéndice 3.12-A, Documentos de asistencia para la reubicación, para más información). En el sitio web de la Autoridad se puede solicitar información adicional sobre adquisiciones, indemnización y asistencia para la reubicación: [http://www.hsr.ca.gov/Programs/private\\_property.html](http://www.hsr.ca.gov/Programs/private_property.html).

Las respuestas a los comentarios sobre el acceso interrumpido a las parcelas remanentes se analizan en la SJM-Respuesta-AG-1: Interrupción temporal y permanente de la infraestructura agrícola que sirve a tierras de cultivo importantes como resultado de la construcción del proyecto.

### **18.9.3 SJM-Respuesta-AG-3: Efectos del viento - depósito de polvo y deriva de plaguicidas y herbicidas en tierras de cultivo importantes adyacentes**

*Múltiples comentarios expresaron preocupación con respecto a la aplicación de herbicidas y plaguicidas durante la construcción y operación del proyecto y la deriva de polvo, plaguicidas y herbicidas como resultado de la construcción y operación del proyecto. Las preocupaciones incluyen la disminución en la productividad agrícola como resultado de la deposición de polvo en los campos adyacentes y el potencial de que los herbicidas utilizados para el control de malezas durante la construcción y operación del proyecto comprometan el estado orgánico certificado de los campos adyacentes en la producción agrícola orgánica.*

Los materiales aerotransportados como polvo, plaguicidas y herbicidas tienen el potencial de afectar la productividad agrícola en parcelas adyacentes de tierras de cultivo importantes si son transportados por el viento. La deposición de polvo puede reducir la productividad al interferir con la fotosíntesis y generar un entorno favorable para las plagas, en particular los ácaros (Autoridad 2012, como se cita en la Sección 3.14, Tierras de cultivo agrícolas, del Borrador del EIR/EIS; véase también el Volumen 2, Apéndice 3.14-D, Impactos del viento inducido: Efectos sobre la polinización; flores y polvo). La deriva de plaguicidas y herbicidas a parcelas adyacentes tiene el potencial de afectar negativamente la productividad agrícola, particularmente cuando la parcela adyacente tiene el carácter de estado orgánico certificado. Además, la MM-BIO #2, Preparación e implementación de un plan de control de malezas, determinaría enfoques para minimizar y evitar la propagación de malezas invasoras durante las actividades que perturban el suelo a lo largo de la construcción, las operaciones y las tareas de mantenimiento.

#### **Deposición de polvo**

Las actividades de construcción, como la clasificación y el movimiento en las áreas de andamiaje y los caminos de acceso temporal, tienen el potencial de aumentar las partículas de polvo suspendidas en la atmósfera. Además, la operación del proyecto tiene el potencial de levantar polvo durante las actividades de mantenimiento.



Durante la construcción del proyecto, los contratistas controlarían el polvo fugitivo a través del cumplimiento de los requisitos de la Junta de Recursos del Aire de California y los permisos del Distrito de Control de la Contaminación del Aire de la Cuenca del Valle de San Joaquín (Volumen 2, Apéndice 3.14-D, página 4). Dichas medidas pueden incluir el riego de las superficies expuestas. La minimización de las partículas de polvo suspendidas en la atmósfera provocadas por la construcción reduciría los impactos del polvo en la productividad de los cultivos en las tierras de cultivo importantes.

Durante la operación del proyecto, las altas velocidades del tren podrían aumentar la generación de polvo. Con el fin de minimizar la generación de polvo, será necesario realizar tareas de mantenimiento para minimizar la generación de polvo de modo que el viento inducido no provoque la deriva de polvo. Durante el proceso del derecho de vía, se desarrollarían planes de polvo revisados (Volumen 2, Apéndice 3.14-D, página 4).

### **Deriva de plaguicidas y herbicidas**

El viento inducido del tren HSR podría hacer que los plaguicidas y herbicidas aplicados a una parcela se desvíen a una parcela adyacente (Autoridad 2012, conforme se cita en la Sección 3.14 del Borrador del EIR/EIS; véase el Volumen 2, Apéndice 3.14-D). Además, parte de la agricultura en producción adyacente al área de estudio de recursos es orgánica, asociada con un período de certificación de 3 años. La deriva de plaguicidas y herbicidas utilizados durante la construcción en las obras de construcción y las actividades de mantenimiento a lo largo del corredor HSR podrían comprometer la certificación orgánica de estas granjas, socavando su viabilidad.

Las leyes existentes prohíben la deriva de las aplicaciones de plaguicidas fuera de las parcelas donde se aplica el plaguicida. El Volumen 2, Apéndice 3.14-D señala (página 4) que las prácticas actuales de aplicación de plaguicidas incluyen tanto aplicaciones terrestres como aéreas. Estas prácticas, incluida la limitación de la aplicación de plaguicidas en momentos en que los vientos están por debajo de 5 a 10 mph, se utilizan actualmente con éxito para la aplicación de plaguicidas en áreas con rutas de transporte (carreteras, autopistas y ferrocarriles). La aplicación de plaguicidas a lo largo de la Sección del Proyecto de San José a Merced sería similar a otras rutas de transporte lineales. La principal diferencia es que el HSR induciría el viento. Los comentaristas expresaron su preocupación por el hecho de que el viento inducido por el HSR pudiera hacer que los plaguicidas se trasladaran a un campo adyacente. Sin embargo, el viento generado por el tren que pasa es inferior a 5 a 10 mph en el borde del derecho de vía, por lo que cualquier plaguicida utilizado para controlar las malezas dentro del derecho de vía no soplaría sobre las parcelas agrícolas adyacentes (página 2 del Volumen 2, Apéndice 3.14-D). Por lo tanto, no se espera que la operación del proyecto exacerbe la deriva de plaguicidas.

Además, es posible que se utilicen herbicidas en las obras en construcción. Se revisó el Impacto AG#7, Interferencia permanente del viento inducido con las actividades agrícolas en tierras de cultivo importantes, del Borrador del EIR/EIS para mencionar la aplicación de herbicidas durante la construcción del proyecto. Como se describe en el Impacto AG#1 en la página 3.14-28 del Borrador del EIR/EIS, algunas tierras de cultivo importantes se usarían para la construcción del proyecto. De acuerdo con el AG-IAMF#1, todos los accesos de construcción, movilización, disposición de materiales y áreas de andamiaje en tierras de cultivo importantes se devolverían a una condición igual a la condición previa al andamiaje para la construcción. Para una tierra de cultivo importante con estado orgánico certificado en el momento de la construcción, la restauración incluiría la restauración de la tierra para que pueda recibir el estado orgánico certificado. La implementación de la Medida de Mitigación BIO#2, Preparación e implementación de un plan de control de malezas, minimizaría aún más los efectos de la aplicación de herbicidas durante la fase de construcción. Se revisó la conclusión de la CEQA respecto de este impacto para reconocer que la implementación de la Medida de Mitigación BIO#2 reduciría aún más el riesgo de propagación del herbicida durante la construcción del proyecto.

## 18.10 Recursos culturales

### 18.10.1 SJM-Respuesta-CUL-1: Plazo de referencia para la identificación de bienes históricos

*Varios comentaristas señalaron su preocupación por los detalles sobre el tratamiento de los bienes que pueden cumplir 50 años entre 2017 y la finalización del proyecto.*

El plazo de referencia ambiental del proyecto para el análisis de todos los tipos de recursos es 2016–2017, lo cual refleja el Aviso de Intención y el Aviso de Preparación del proyecto. De conformidad con el artículo 106 del Acuerdo Programático del proyecto, los memorandos de entendimiento (MOA) posteriores incluirían una disposición para el desarrollo y la implementación de un esfuerzo de identificación y evaluación posterior a la revisión según corresponda al compromiso. Consulte el Volumen 2 del EIR/EIS, Apéndice 3.17 D, Acuerdo Programático entre la FRA, la ACHP, la SHPO y la Autoridad con respecto al cumplimiento del artículo 106 de la NHPA, en lo que respecta al Proyecto de Ferrocarril de Alta Velocidad de California. Los planes de tratamiento arqueológico y del entorno construido del proyecto también abordarían la identificación y el tratamiento de los bienes históricos que pueden cumplir 50 años entre 2017 y la finalización del proyecto.

### 18.10.2 SJM-Respuesta-CUL-2: Cambios en el informe del estudio arqueológico

*Varios comentaristas sugirieron revisiones al informe del estudio arqueológico (ASR; Autoridad 2019b, conforme se cita en la Sección 3.17, Recursos Culturales, del Borrador del EIR/EIS).*

La Autoridad consultó con la Oficina de Preservación Histórica del Estado de California (SHPO) sobre los hallazgos técnicos del ASR, incluidas varias reuniones de taller para hacer un análisis previo de las determinaciones de elegibilidad. La Autoridad también consultó sobre la conclusión del artículo 106 relativa a los efectos sobre los recursos arqueológicos. Consulte el registro de las partes consultoras en el Volumen 2 del EIR/EIS, Apéndice 3.17-A, Correspondencia. La SHPO estuvo de acuerdo con la identificación de los bienes históricos arqueológicos representados en el ASR el 27 de agosto de 2019, así como el hallazgo de efectos sobre esos bienes históricos el 27 de marzo de 2020. El ASR se distribuyó a las partes consultantes del artículo 106 para su revisión y esos comentarios se consideraron para las revisiones realizadas antes de su presentación a la SHPO. Consulte el registro de divulgación de partes interesadas y organismos en el Volumen 2 del EIR/EIS, el Apéndice 3.17-A y el Apéndice C del ASR. En función del análisis técnico detallado presentado en el ASR, así como la información proporcionada por la SHPO de California, la Autoridad sostiene que hay suficientes pruebas significativas para respaldar los hallazgos presentados en el EIR/EIS. No se justifican más revisiones del ASR.

### 18.10.3 SJM-Respuesta-CUL-3: Cambios en el informe del estudio arquitectónico histórico

*Varios comentaristas sugirieron revisiones al informe del estudio arquitectónico histórico (HASR; Autoridad 2019a, conforme se cita en la Sección 3.17, Recursos Culturales, del Borrador del EIR/EIS).*

La Autoridad consultó con la SHPO de California sobre los hallazgos técnicos del HASR, incluidas varias reuniones de taller para hacer un análisis previo de las determinaciones de elegibilidad. La Autoridad también consultó sobre la conclusión del artículo 106 relativa a los efectos sobre los recursos arquitectónicos históricos. La SHPO estuvo de acuerdo con la identificación de los recursos arquitectónicos históricos representados en el HASR el 12 de julio de 2019, así como el hallazgo de efectos sobre esos bienes históricos el 27 de marzo de 2020. El HASR se distribuyó a las partes consultantes del artículo 106 para su revisión y esos comentarios se consideraron para las revisiones realizadas antes de su presentación a la SHPO. Consulte el registro de divulgación de partes interesadas y organismos en el Volumen 2 del EIR/EIS, Apéndice 3.17-A, Correspondencia. En función del análisis técnico detallado presentado en el HASR, así como la información proporcionada por la SHPO de California, la

Autoridad sostiene que hay suficientes pruebas significativas para respaldar los hallazgos presentados en el EIR/EIS. No se justifican más revisiones del HASR.

#### **18.10.4 SJM-Respuesta-CUL-4: Consulta tribal permanente**

*Varios comentaristas se refirieron a la necesidad de celebrar consultas tribales y a los impactos en los sitios indígenas.*

La Autoridad está celebrando actualmente consultas confidenciales con la tribu Amah Mutsun. Hasta la fecha, esto ha incluido reuniones informativas generales, reuniones de consulta específicas y correspondencia de divulgación. Consulte los registros de consultas tribales en el Volumen 2 del EIR/EIS, Apéndice 3.17-B, Recursos Culturales - Sección del Proyecto de San José a Merced. Divulgación tribal y esfuerzos de consulta 2009–2018. La Autoridad continuará analizando las preocupaciones a lo largo de la planificación del proyecto y el desarrollo del MOA del artículo 106 y los planes de tratamiento asociados (si es necesario). La Autoridad prevé tener un MOA firmado antes de lograr el Registro de Decisión.

### **18.11 Respuesta estándar sobre la participación del público y de los organismos**

#### **18.11.1 SJM-Respuesta-OUT-1: Divulgación pública**

*Varios comentaristas se preocuparon por el proceso de participación pública y sugirieron que la divulgación no era adecuada para un proyecto de este tamaño y alcance. Muchos comentaristas solicitaron una extensión del período de comentarios del público sobre el Borrador del EIR/EIS. Algunas de esas solicitudes indicaban la necesidad de una prórroga de al menos 30 días. Los comentaristas también expresaron su preocupación por la disponibilidad de informes técnicos respaldatorios.*

De conformidad con los requisitos de la NEPA y la CEQA, la Autoridad ha llevado a cabo un amplio programa de participación pública y de organismos como parte del proceso de revisión ambiental. La participación y la divulgación públicas incluyeron el desarrollo y el suministro de material informativo, como hojas informativas, reuniones informativas y reuniones de alcance público (incluidas las asambleas públicas municipales), reuniones entre el público y los organismos, reuniones con particulares y grupos, así como presentaciones y sesiones informativas para organizaciones y asociaciones interesadas y/o afectadas.

La participación de los organismos incluyó reuniones de alcance público, reuniones del grupo de trabajo intraorganismo con representantes de los organismos y otras consultas de los organismos. Las Tablas 9-1 a 9-4 del EIR/EIS Final enumeran las reuniones de divulgación con las partes interesadas clave celebradas como parte de los esfuerzos de divulgación de la Autoridad asociados con el proceso de desarrollo de la Sección del Proyecto de San José a Merced. La divulgación entre el público y los organismos también incluyó la notificación y circulación del Borrador del EIR/EIS. El Capítulo 9 del EIR/EIS Final describe los esfuerzos de participación del público y de los organismos realizados durante la preparación y después de la publicación del Borrador del EIR/EIS.

#### **Solicitudes de prórroga**

La Autoridad fue el organismo principal de la CEQA y la NEPA para el Borrador del EIR/EIS. Como tal, la Autoridad cursó una notificación pública sobre la disponibilidad del Borrador del EIR/EIS para su revisión pública.

El Borrador del EIR/EIS de la Sección del Proyecto de San José a Merced se distribuyó inicialmente durante 45 días conforme lo dispuesto en la CEQA (Directrices de la CEQA §§ 15080–15088). Las Directrices de la CEQA disponen lo siguiente:

*El plazo de revisión pública de un proyecto de EIR no debe ser inferior a 30 días ni superior a 60 días, salvo en circunstancias inusuales. Cuando se presente un Borrador del EIR al Centro de Intercambio de Información del Estado para su revisión por parte*

*de los organismos estatales, el período de revisión pública no será inferior a 45 días, a menos que el Centro de Intercambio de Información del Estado apruebe un período más breve que no debe ser inferior a 30 días. (Título 14 del Código de Regulaciones de California, § 15105 [14 Cal. Code Regs. § 15105])*

Del mismo modo, la Autoridad, en su función de organismo principal de la NEPA, distribuyó el Borrador del EIR/EIS de conformidad con la Sección 13(c)(9) de los procedimientos de la FRA para considerar los impactos ambientales, que establece:

*El Borrador del EIS estará disponible para comentarios del público y de los organismos durante al menos 45 días a partir del viernes siguiente a la semana en que la EPA [Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos] recibió el borrador del EIS. El período de tiempo para los comentarios sobre el proyecto del EIS se especificará en un lugar destacado del documento, pero deben considerarse en la medida de lo posible los comentarios recibidos después de que venza el período de tiempo establecido. (Volumen 64, número 101, del Registro Federal, página 28545 [64 Fed. Reg. 101, page 28545], 26 de mayo de 1999)*

El Borrador del EIR/EIS se puso originalmente a disposición para su revisión y comentarios durante una revisión pública de 45 días que comenzó el 24 de abril de 2020 y finalizó el 8 de junio de 2020, de conformidad con la CEQA y la NEPA. En respuesta a las solicitudes de los organismos y las partes interesadas y en consideración de las limitaciones provocadas como consecuencia de la nueva pandemia de coronavirus (COVID-19), la Autoridad extendió el período de comentarios por 15 días hasta el 23 de junio de 2020. La Autoridad cree que el tiempo proporcionado, incluida la extensión del período de comentarios de 15 días, fue suficiente para que el público revisara y proporcionara comentarios sobre el Borrador del EIR/EIS de la Sección del Proyecto de San José a Merced.

### **Distribución y aviso de disponibilidad**

De acuerdo con los requisitos establecidos por las Secciones 15086 y 15087 de las Directrices de la CEQA, la Autoridad cursó un aviso generalizado de la disponibilidad del Borrador del EIR/EIS para garantizar que los miembros del público, los organismos locales, estatales y federales y las tribus tuvieran la oportunidad de revisar y hacer comentarios. La Autoridad cursó un aviso amplio de la disponibilidad del Borrador del EIR/EIS de las siguientes maneras:

- Publicación en la sección legal de ocho periódicos locales, incluidos algunos en español, mandarín y vietnamita
- Correo electrónico a todas las personas/organizaciones que se habían registrado previamente para recibir información por correo electrónico sobre el Borrador del EIR/EIS
- Envío directo a quienes conforman la lista de distribución del proyecto y a quienes habían solicitado una notificación por escrito
- Envío directo a los propietarios/ocupantes de bienes ubicados dentro de los 1,000 pies de las huellas alternativas del proyecto correspondientes a áreas no incorporadas, dentro de los 300 pies de la huella del proyecto correspondientes a áreas incorporadas y dentro de los 1,200 pies de las huellas de la estación HSR
- Envío directo a agencias, funcionarios electos y tribus
- Envío directo a escuelas y centros educativos en un radio de 0.5 millas de la huella del proyecto

- Envío directo a escuelas, centro educativos y distritos escolares en un radio de 0.25 millas de la huella del proyecto
- Presentación de avisos electrónicos a las Oficinas de los Secretarios del Condado en los condados de Santa Clara, San Benito y Merced
- Envío de copias al Centro de Intercambio de Información del Estado
- Publicación en el *Registro Federal*

La Autoridad otorgó acceso al Borrador del EIR/EIS de las siguientes maneras: el texto completo del Borrador del EIR/EIS, Volúmenes 1 a 3, se puso a disposición en el sitio web de la Autoridad; los medios electrónicos que contienen estos documentos se pusieron a disposición de cualquier persona que los solicitara a través del sitio web de la Autoridad, de forma gratuita; y los medios electrónicos y las copias impresas se pusieron a disposición del público en las oficinas de la Autoridad de Sacramento y San José. En los meses previos a la fecha de publicación del Borrador del EIR/EIS del 24 de abril de 2020, la Autoridad mantuvo un contacto habitual con los repositorios con respecto a su capacidad para recibir y mantener los materiales de distribución para la revisión pública y se prepararon medios electrónicos y copias impresas para las bibliotecas públicas en las cercanías del proyecto. Sin embargo, teniendo en cuenta la pandemia de COVID-19, todos los repositorios se cerraron u operaron con acceso público limitado de acuerdo con la orden de cuarentena del gobernador Newsom (Orden Ejecutiva N-33-20) y las directivas aplicables del Oficial de Salud del Condado.

Todos los informes técnicos y otros documentos a los que se hace referencia en el Borrador del EIR/EIS estaban disponibles en formato electrónico mediante solicitud a través del sitio web de la Autoridad o llamando a la oficina de la Autoridad al (800) 455-8166. Estos documentos respaldatorios no incluidos en los volúmenes del Borrador del EIR/EIS no se proporcionaron en el sitio web porque la Autoridad hace todo lo posible para garantizar que el sitio web y su contenido cumplan con los requisitos exigidos por la Ley de Estadounidenses con Discapacidades según las Directrices de Accesibilidad al Contenido Web 2.0 Nivel AA exigidas por el Estado de California.

La Autoridad también facilitó el conocimiento de la disponibilidad del Borrador del EIR/EIS y el período de comentarios de las siguientes maneras: utilizando anuncios por correo y correos electrónicos masivos, proporcionando información durante las reuniones mensuales de los organismos y las consultas regulares y celebrando tres jornadas virtuales de puertas abiertas con la comunidad y una audiencia pública virtual durante el período de revisión de 45 días para el Borrador del EIR/EIS.

El público tuvo la oportunidad de comentar el Borrador del EIR/EIS de varias maneras. Los comentarios podían presentarse a la Autoridad mediante el envío de una carta impresa, verbalmente en la audiencia pública, por correo electrónico o electrónicamente en el sitio web de la Autoridad. La Autoridad consideró todos los comentarios sobre el Borrador del EIR/EIS recibidos durante el período de comentarios de 60 días entre el 24 de abril y el 23 de junio de 2020. Estos comentarios y las respuestas de la Autoridad se incluyen en los siguientes capítulos de este EIR/EIS Final: Capítulo 21, Comentarios de la agencia federal; Capítulo 22, Comentarios de la agencia estatal; Capítulo 23, Comentarios de funcionarios electos; Capítulo 24, Comentarios de la agencia local; Capítulo 25, Comentarios de empresas y organizaciones; y Capítulo 26, Comentarios individuales. Un total de 747 cartas de presentación (una carta de presentación podría comprender uno o varios comentarios) se presentaron en el Borrador del EIR/EIS. Estas comunicaciones se enviaron por correo electrónico, por correo postal y a través del sitio web de la Autoridad. Dentro de estas cartas de presentación había aproximadamente 4,889 comentarios individuales.

### **Notificaciones de audiencias públicas y reuniones**

El aviso de disponibilidad (NOA), que se distribuyó inicialmente el 24 de abril de 2020, incluyó la notificación de una Audiencia Pública en persona el 27 de mayo de 2020, así como las Jornadas de puertas abiertas con la comunidad en persona el 11, 14 y 18 de mayo de 2020.



Además de los esfuerzos de notificación que se describen más arriba en la sección de Distribución y aviso de disponibilidad, la Autoridad también publicó el NOA en la página web de la Sección del Proyecto de San José a Merced con un enlace desde la página principal de la Autoridad. La Autoridad también emitió un comunicado de prensa el 22 de abril de 2020 con información específica de la audiencia y la reunión.

Después de la distribución del NOA, el gobernador de California, Gavin Newsom, anunció una serie de directivas para hacer frente a la necesidad de frenar la propagación del nuevo COVID-19 en California (y en todo el mundo), prohibiendo las reuniones de cualquier tamaño. Asimismo, el Gobernador Newsom dictó la Orden Ejecutiva N-33-20 que ordena a todas las personas que viven en el estado de California que se queden en casa o en su lugar de residencia con vigencia inmediata y hasta nueva notificación. Con el fin de cumplir con las directivas del Gobernador y la Orden Ejecutiva N-33-20 y para proteger la salud pública, la Autoridad cambió el formato tradicional en persona para la audiencia pública y las jornadas de puertas abiertas de la comunidad a un formato “virtual” que se realiza en línea y por teléfono. La información actualizada sobre la Audiencia Pública y las Jornadas de Puertas Abiertas de la Comunidad se puso a disposición en el sitio web de la Autoridad.

Para facilitar las tres jornadas virtuales de puertas abiertas y la audiencia pública se desarrollaron varias publicaciones y materiales en inglés, español, vietnamita y chino. Estos documentos incluyeron las hojas informativas del sistema ferroviario de alta velocidad a nivel estatal, el resumen ejecutivo de la sección del proyecto de San José a Merced y el NOA. Además, el sitio web de la Autoridad incluye información sobre HSR, la ruta propuesta del HSR, los planes comerciales de la Autoridad desde 2008, boletines, comunicados de prensa, reuniones de la junta directiva, acontecimientos recientes, estado del proceso de revisión ambiental, información de contacto de la Autoridad y enlaces relacionados. Hubo intérpretes de idiomas disponibles en las jornadas virtuales de puertas abiertas de la comunidad y en la audiencia pública virtual.

### **Comentarios recibidos después del período de comentarios**

El Borrador del EIR/EIS para la Sección del Proyecto de San José a Merced se distribuyó para su revisión pública y comentarios durante 60 días entre el 24 de abril de 2020 y el 23 de junio de 2020. Tras el cierre del período de comentarios, la Autoridad recibió aproximadamente 38 comentarios. Si bien estas presentaciones fueron tardías, igualmente se consideraron y respondieron en el Volumen 4 de este EIR/EIS Final.

### **Comentarios recibidos sobre el Borrador revisado/suplementario del EIR/EIS**

El Borrador revisado/suplementario del EIR/EIS para la Sección del Proyecto de San José a Merced se distribuyó para su revisión pública y comentarios durante 45 días entre el 23 de abril de 2021 y el 9 de junio de 2021. La Autoridad recibió un total de 16 presentaciones con comentarios a través de una combinación de cartas y correos electrónicos. Estas 16 comunicaciones arrojaron un total de 226 comentarios específicos.

#### **18.11.2 SJM-Respuesta-OUT-2: Consulta con los organismos locales y cumplimiento de las regulaciones locales**

*Algunos comentaristas sostuvieron que la Autoridad no había consultado a los organismos locales como exigía la ley. Varios comentaristas cuestionaron la declaración hecha en el Borrador del EIR/EIS de que la Autoridad no está obligada a cumplir con las regulaciones locales para varios recursos.*

La Autoridad consultó ampliamente con los funcionarios del gobierno local y el personal de la agencia pública local durante la planificación y el diseño de las alternativas de San José a Merced y el desarrollo del EIR/EIS. El Capítulo 9 de este EIR/EIS Final documenta las actividades de consulta de la agencia pública local de 2009 a 2020. Además, la Sección 9.4.7, Reuniones y consultas de los organismos, de este EIR/EIS Final resume los esfuerzos de coordinación con los organismos cooperantes.

El proyecto está a cargo de una agencia estatal (la Autoridad), y la Autoridad está actuando como el organismo principal federal de conformidad con el MOU celebrado entre la FRA y la Autoridad el 23 de julio de 2019. El proyecto debe ajustarse a las políticas y objetivos de los estatutos y reglamentos bajo los cuales opera la Autoridad, incluidas todas las regulaciones estatales y federales aplicables. Algunos comentaristas sugirieron que el proyecto HSR debe ajustarse a los planes generales locales. Dado que una agencia del estado de California es el proponente del proyecto, el proyecto no está sujeto a las políticas del plan general del gobierno local o a las regulaciones de zonificación.

Sin embargo, la Autoridad reconoce que el proyecto puede tener más éxito si se diseña de una manera que sea lo más sensible posible al entorno local a lo largo del cual debe circular, al tiempo que cumple con las limitaciones de diseño exclusivas del servicio HSR. Además, mediante reuniones con el personal de los organismos locales y conversaciones directas con los funcionarios y el personal de los gobiernos locales, la Autoridad hizo un esfuerzo por elaborar un diseño de proyecto que reduzca al mínimo los efectos locales y sea lo más coherente posible con los planes locales. De acuerdo con los requisitos de la CEQA y la NEPA, se analiza el cumplimiento del proyecto con los planes generales locales y las regulaciones de zonificación en la Sección 3.13, Planificación de estaciones, uso del tierras y desarrollo del EIR/EIS y más adelante en el Volumen 2, Apéndice 2-J, Planes y políticas regionales y locales, y el Volumen 2, Apéndice 2-K, Análisis de cumplimiento con las políticas. El Apéndice 2-K también incluye un análisis de la medida en que la Autoridad conciliaría el proyecto con el plan según lo requerido por el Título 40 del Código de Regulaciones Federales, artículo 1506.2(d) [40 C.F.R. Section 1506.2(d)].

### **18.11.3 SJM-Respuesta-OUT-3: Coordinación con los organismos locales de conservación**

*Los comentaristas sugirieron que la Autoridad debería trabajar con los organismos de conservación expertos locales en temas de fauna silvestre.*

La Autoridad llevó a cabo una amplia labor de divulgación con las partes interesadas, los grupos de trabajo comunitarios, los grupos de trabajo técnicos y los organismos, conforme se indica en el Capítulo 9, Participación del público y de los organismos. Este capítulo detalla los grupos y organismos con los que se reunió la Autoridad, y el Volumen 2, Apéndice 9-A, Participación del público y de los organismos, incluye más detalles sobre estas reuniones, temas y fechas. Durante el período de comentarios del público, muchos de estos grupos y organismos proporcionaron comentarios sobre el Borrador del EIR/EIS y el Borrador revisado/suplementario del EIR/EIS. Como resultado de los comentarios y la información proporcionada, la Autoridad revisó partes del EIR/EIS Final para reflejar esta información. La Autoridad también seguirá trabajando con los organismos mediante diversos procesos de concesión de permisos y con las partes interesadas, incluidos los organismos de conservación, para seguir abordando sus preocupaciones.

## 19 標準答覆

### 19.1 導言

根據《加州環境品質法案》（CEQA）和《國家環境政策法案》（NEPA）於 2020 年分發《環境影響報告》（EIR）/《環境影響聲明》（EIS）草案期間，加州高速鐵路管理局（管理局）收到了 747 份書面意見和口頭意見，其中包含 4889 條個人意見。在 2021 年分發 EIR/EIS 修訂/補充草案期間，管理局收到了 16 份意見書，其中包括 226 條獨立意見。在這些公眾評議期內收到的許多意見，都提出了關於本專案及其環境影響的類似問題。因此管理局編寫了一章標準答覆，以回應最常提出的問題。

本章的標準答覆對一個問題提供全面的答覆，以便在同一處有條理地解答同一個問題的多方面，減少任何重複的答覆。當個別意見提出在某個標準答覆中討論的問題時，對個別意見的答覆會包括對於相關標準答覆的交叉引用。

### 19.2 一般標準答覆

#### 19.2.1 SJM-Response-GEN-1：對專案價值的反對及意見

很多意見提出者對本專案和加州高速鐵路（HSR）表示普遍反對。一些意見事關本專案的價值。意見提出者認為本專案沒有必要，而且由於專案成本或缺乏資金，不應該繼續進行。很多意見對各種資源主題可能受到的影響表示普遍顧慮，包括對他們社區、農業、魚類和野生動物以及地質和地震活動的影響。意見提出者表達的困惑和顧慮是，本專案和之前根據 1A 提案投票表決的專案不是同一個專案、本專案沒有必要，或是有更好的選擇，包括鐵路或替代鐵路技術之外的交通選項。一些意見提出者認為，目前的全球疫情改變了環境，而且由於大部分人口都在遠程工作，高鐵的目的和需求已不再明確。

這些意見提出了對本專案的看法。CEQA 和 NEPA 要求 EIR 和 EIS 定稿對關於環境問題收到的可靠意見予以答覆（見《加州法規》第 14 章第 15088(a) 節和聯邦鐵路管理局（FRA）《環境影響評估流程》第 14 節）。這些意見不涉及環境問題，但已被納入本專案的行政記錄。下文提供了在這些意見中表達的主要顧慮的相關資訊。

#### 目的和需求

如 EIR/EIS 定稿第 1.2 節「高鐵系統和聖荷西至美熹德專案路段的目的和需求」所述，加州人口正在快速成長，除非確定並且實施新的交通解決方案，否則交通狀況只會變得更擁擠，延遲將會繼續加劇。擬議的高鐵系統將為相同的城市間市場提供比航空旅行更低的客運成本，並提供堪比汽車出行的服務。與現有趨勢相比，這將會增加流動性，同時也會減少空氣污染，降低對化石燃料的依賴，透過減少溫室氣體（GHG）排放來保護環境，並促進車站附近地區的永續發展。透過改善連通性，高鐵系統將會提高加州的生產力，並促進加州的經濟發展。請參考第 1.2.1 節「高鐵系統的目的」；第 1.2.2 節「聖荷西至美熹德專案路段的目的」；以及第 1.2.4 節「全州和地區對聖荷西至美熹德專案路段區域內高鐵系統的需求」。

儘管自 2020 年 3 月以來，公共交通和城際列車出行由於疫情而大幅減少，但是管理局相信，由於人口成長和隨之而來的交通擁堵加劇，以及疫情對公共交通和城際列車出行影響的預期短期性質，在 EIR/EIS 第 2.7.1 節「出行需求和客流預測」中討論的加州高鐵系統的客流預測依然有效。在上一次經濟衰退期間，三藩市灣區捷運局（BART）、Caltrain 的半島走廊和 Amtrak 國會大廈走廊線路的經驗顯示，公共交通和城際列車的客運量會隨著就業成長和較低失業水準而及時恢復。雖然新冠病毒（COVID-19）短期內對公共交通和鐵路客運量產生了巨大影響，但是管理局並不認為 COVID-19 將會顯著影響對於高鐵系統的需求或與之相關的出行需求。儘管 COVID-19 疫情對交通系統產生了短期影響，但是因為現有交通系統的拓展遇到嚴重限制，對高鐵列車服務仍有長期的需求。因此，管理局使用的客運量預測對本專案的意圖和需求以及本專案的預期影響和效益分析仍然有效，而且可以推測管理局將會根據近期的公共交通和鐵路客運量水準，為了 EIR/EIS 分析草案而修訂這些預測。

## 專案成本和資金

預計本高鐵專案將會透過聯邦、州和私人資金的組合來融資。迄今為止，管理局透過聯邦、州和私人資金的組合獲得資金，其中包括：聯邦鐵路管理局（FRA）高速城際客運鐵路計畫；2008 年 11 月被州選民採納的加州 1A 提案「安全可靠的高速客運鐵路債券法案」（提案 1A）；以及加州「總量管制與交易計畫」的收益。「總量管制與交易」是指由加州空氣資源委員會建立的市場化機制，用於實現第 32 號議會法案（AB）提出的溫室氣體減排要求。請參考 EIR/EIS 草案第 1.1.3.1 節「加州立法和資金」以及「2020 年業務計畫」（管理局，2021 年，如 EIR/EIS 定稿第 1 章「專案意圖、需求和目的」所述），第 4 章「交付一期系統所需成本和資金」，獲取有關目前資金可用通知和未來資金可能選項的更詳細資訊。在高鐵系統預計可用的資金中，加州提供了大部分款項。但是與 1A 提案最初目的一致，管理局繼續尋找機會，讓私人資金參與加州高鐵系統。

世界各地的高鐵系統透過收入來支付自身營運成本，這也是為什麼在過去幾十年有 13 個國家修建了近 10000 英里的高鐵線路，以及 24 個國家正在規劃和修建另外 16000 英里高鐵線路的關鍵原因之一。「2018 年業務計畫」（管理局，2018 年，如 EIR/EIS 草案第 1 章所述）和「2020 年業務計畫」（管理局，2021 年，如 EIR/EIS 草案定稿第 1 章所述）描述的加州高鐵系統的財務分析顯示，客運量和收入將會支付該系統的營運成本，這意味著不需要營運補貼。

### 1A 提案

1A 提案認為，修建高鐵客運系統為主要的都市區提供服務，對於加州勢在必行。如 EIR/EIS 草案第 1.1.3.1 節「加州立法和資金」所述，加州選民於 2008 年 11 月同意了 1A 提案，向管理局提供了 99.5 億美元的債券資金，用於啟動高鐵系統的建設。如「2020 年業務計畫」第 2 頁所述（管理局，2021 年，如 EIR/EIS 定稿第 1 章所述），1A 提案的債券措施提供了 2008 年估算的專案成本的 20%。預期加州會以州、地方、聯邦和私人等其他資金來匹配債券基金。2008 年至 2020 年間，這些債券基金得到匹配。如「2020 年業務計畫」所述，目前的資金不足以完成高鐵專案一期工程，但足以推進 1A 提案（管理局，2021 年，如 EIR/EIS 定稿第 1 章所述）的宗旨。本高鐵計畫繼續努力與 1A 提案的最初目的保持一致。

聖荷西至美熹德專案所有備選方案的設計均符合《1A 提案指令》，以最大程度利用現有交通走廊。如 2013 年「B 檢查點摘要報告」所述，高鐵系統「必須以符合 1A 提案規定的方式滿足加州對可靠、高速和低排放交通的需求」（管理局和聯邦鐵路管理局，2013 年，如 EIR/EIS 草案第 8 章「首選備選方案」所述）。與 1A 提案要求的一致性，是用來排除備選方案接受進一步考慮的首要標準。為了滿足本專案的意圖和需求，並考慮在 EIR/EIS 草案中做進一步分析，備選方案必須提供可預測和一致的出行時間，在可行範圍內沿著現有的交通或公用事業走廊，以減少對社區和環境的影響，並且在財務上可行。在 EIR/EIS 中分析的所有四個備選方案均符合 1A 提案的要求和宗旨。

### 備選交通技術

關於提議採用其他交通方式或技術的意見，管理局已在早期的分析中考慮了這些意見。如執行摘要、第 1 章「專案意圖、需求和任務」以及第 2 章「備選方案」所述，管理局和聯邦鐵路管理局之前決定採用分級環境審查程序，並於 2005 年制定了「為擬議的加州高速鐵路系統的環境影響報告/環境影響聲明定稿」（全州計畫 EIR/EIS）（管理局和聯邦鐵路管理局，2005 年，如 EIR/EIS 草案執行摘要所述）。全州計畫 EIR/EIS 分析了實施 800 英里全州高鐵系統的影響，並將這些影響與一個無專案備選方案以及一個改善機場和高速公路以便滿足本州未來交通需求的備選方案的影響進行比較。高鐵備選方案包括考慮不同的列車技術/車輛類型，以及不同的寬線走廊和車站位置。分析旨在支持關於是否採用高速鐵路系統以及採用何種類型和在何處採取高速鐵路系統的廣泛政策決策。在一級環境審查過程結束時，各機構做出了以下一級決定：

- 交通選項的選擇 — 選擇高鐵備選方案，而不是模式備選方案（擴建機場和高速公路）和無專案備選方案（無所作為），以滿足加州日益成長的交通需求。
- 列車技術的選擇 — 選擇超高速和電氣化鋼軌鋼輪技術，而不是磁懸浮和低速電氣化鋼軌鋼輪技術；以及低速柴油（非電氣化）鋼軌鋼輪技術。



- 首選路線走廊的選擇 — 將在二級 EIR/EIS 中更詳細研究為全州大部分系統選定的首選路線走廊。
- 首選車站位置的選擇 — 將在二級 EIR/EIS 中更詳細研究在首選路線走廊沿線選定的車站位置。
- 緩解策略的採用 — 將在二級 EIR/EIS 中完善和運用所採用的廣泛緩解策略，作為專案規劃、開發和環境審查的一部分。

這些決定不受法律質疑（聯邦鐵路管理局，2005 年，如 EIR/EIS 草案第 1 章所述；管理局，2005 年，如 EIR/EIS 草案第 1 章所述）。

如 EIR/EIS 草案第 1.2.4.1 節「出行需求和通行能力限制」所述，城際出行成長最快的交通方式是傳統鐵路，如果沒有高鐵，汽車仍是城際長途出行的最大部分。由於擴建南加州大型樞紐機場面臨的現有限制因素，將需要採用高速地面出行模式來緩解日益成長的需求和機場通行能力限制。高鐵系統將為不斷成長的人口提供頻繁、可靠和競爭力票價的城際出行選項。

擬議高鐵系統的任務包括提供與主要商業機場、公共交通和公路網的介面。EIR/EIS 草案中的分析基線假設從聖克拉拉 Scott Boulevard 到聖荷西 Tamien 車站的 Caltrain 半島走廊電氣化專案已經完成。如第 1.4.1 節「Caltrain 現代化計畫」所述，「Caltrain 現代化計畫」將透過交付幾個關鍵專案，使 Caltrain 通勤鐵路服務的性能、營運效率、通行能力、安全性和可靠性實現電氣化和升級。這些關鍵專案包括：三藩市至聖荷西現有 Caltrain 走廊的電氣化；安裝基於通訊的疊加號誌系統（Communications Based Overlay Signal System）主動列車控制（PTC）系統，這是一種先進的號誌系統，包括了聯邦授權的安全改善；號誌系統升級；以及用高性能電動列車或電動機車組替換 Caltrain 的柴油列車（Caltrain，2018 年，如 EIR/EIS 草案第 1 章所述）。Caltrain 電氣化計畫預定於 2022 年完成。

如第 1 章所述，三藩市灣區（灣區）各縣和其他地區之間的通勤淨人數，據估計會在 2010 到 2040 年間增加 53000 名工作者，而且如果沒有高鐵系統，汽車將繼續是長途城際出行的主要工具。一些意見提出者擔心，高鐵系統只是另一種柴油列車。加州的高鐵系統將完全依靠可再生能源發電，高鐵列車不會使用柴油發動機。列車不僅將會使用 100% 的可再生能源，而且車站和維護設施的設計也將是永續的（管理局，2020 年）。

關於斷言高鐵是浪費金錢和加州應該投資其他交通工具的意見，沒有其他交通選項可為全州旅行提供堪比高鐵的通行能力。如管理局的建築情況書所示，加州需要「4300 英里新增高速公路，115 個新增機場登機門，4 條新增機場跑道，花費超過 1580 億美元，50 年的維護費用超過 1328 億美元」，以提供堪比三藩市至洛杉磯高鐵的通行能力（管理局，2020 年）。

## 冠狀病毒

加州州長蓋文·紐森宣佈指令，旨在禁止任何規模的集會來緩解加州（和全球）新型冠狀病毒（COVID-19）傳播的需求。此外，紐森州長發佈了 N-33-20 號行政令，命令住在加州的所有人留在家裡或居住地，除非是在有限的情況下，例如為了從事必要工作或是出於必要目的而購物。管理局體認目前全球健康危機的嚴重性以及 COVID-19 在加州帶來的挑戰。根據加州 N-33-20 號行政令，交通部門的工作被確定為 16 個關鍵基礎設施部門之一，該行政令允許交通部門根據州長的行政令繼續營運。因此，在這個緊急狀態期間，管理局繼續進行某些高鐵路段的環境審查和施工。自 2021 年 6 月 15 日起，州長發佈了一項新的公共衛生令，取代之前的所有健康令。這項新的公共衛生令確立了和戴口罩及大型活動相關的限制規定，並終止了和社交距離、業務能力限制以及縣級風險等級系統相關的限制。

## 社區

關於對社區所受影響表示普遍顧慮的意見，聖荷西至美熹德專案路段備選方案要不是位於以下城市和社區的範圍內，就是毗鄰以下城市和社區：聖克拉拉、聖荷西、南聖荷西、摩根山丘、聖馬丁、吉爾羅伊、聖內拉、沃爾塔、洛斯巴諾斯，以及聖貝尼托縣、聖克拉拉縣和美熹德縣的非建制區域。所有四個備選方案的路線基本沿著現有交通走廊，不會對現有社區或街區進行新的分區。本專案的



施工將會中斷出入住宅、商業、社區和公共設施的通道，而且會對當地交通、噪音和振動、安全和保全以及視覺品質產生影響。EIR/EIS 草案第 3.12.6.2 節「現有社區的中斷或分區」分析了本專案施工和營運對社區的臨時和永久影響。本分析包括下列相關影響：噪音和振動；交通；安全和保全；公園、娛樂設施和開放空間；以及美學和視覺品質。管理局瞭解意見提出者尤其關注這些影響。EIR/EIS 草案中的每一個主題都在各自章節進行了詳細分析，而且管理局已經確定了緩解措施，以避免和減少影響，或是補償影響。第 3.12 節「社會經濟和社區」描述了四個備選方案在社區劃分、住宅和商業搬遷方面的比較差異。

## 農業

關於對本專案區農業資源表示普遍關注的意見，請參考 EIR/EIS 草案第 3.14 節「農業耕地」，獲取對農業和農業所受影響的詳細分析。管理局致力與地方、州和聯邦機構以及當地利益相關者合作，開發一個可以保護開放空間和環境資源（如農業農田）的高鐵系統，使加州成為黃金之地。2012 年 11 月 15 日，管理局董事會批准了與加州自然保護部就農業保護流程達成的協議。本協議確立一個流程，以確定合適的農業用地以緩解專案影響，並提供資金用於從自願參與者手裡購買農業保護地役權。2014 年 11 月 25 日，自然保護部和管理局宣佈開始徵求農田緩解建議。如欲進一步瞭解本計畫，請瀏覽自然保護部的「農業土地緩解計畫」網頁：<https://www.conservation.ca.gov/dlrp/grant-programs/mitigation/>。在自然保護部的幫助下，管理局迄今已經保護了本計畫範圍內 1200 多英畝的農業用地。

## 魚類和野生動物

關於對魚類和野生動物所受影響表示普遍顧慮的意見，請參與 EIR/EIS 草案第 3.7 節「生物和水生資源」，獲取對魚類和野生動物所受影響的詳細分析。本專案所有備選方案都會對野生動物棲息地以及相關的植物和野生動物物種產生直接和間接影響。在現場準備和高鐵系統施工期間，會產生與施工相關的影響。由於徑流、噪音、光線、移動和/或驚嚇效應，會產生施工和營運影響。EIR/EIS 草案包括緩解植物和野生動物棲息地所受影響，這可能包括恢復、增強和保護非現場棲息地；實施管理和監測計畫；從一個或多個機構批准的緩解銀行購買信貸；或替代繳費，以補償首選方案的施工或營運影響。EIR/EIS 草案也包括旨在解決野生動物遷徙走廊所受的臨時和永久影響的緩解措施。

## 地震活動

關於地震事件風險的意見，高鐵系統的專案設計包括將地震事件影響和地震事件潛在安全風險降至最低的幾部分元素。這包括帶有地震預警探測系統的列車控制系統；對地震事件通知做出的操作回應，包括列車停車或減速以及基礎設施檢查；可在發生重大地震事件情況下防止結構倒塌的基礎設施設計；以及可讓列車在發生脫軌時保持直立和直線的機車車輛和基礎設施設計要素，如軌道兩側的圍欄和欄杆。這些類型的專案特徵將會防止高鐵列車在罕見的地震脫軌事件中離開高鐵路域，並將安全風險降至最低（管理局，2014 年；[www.railway-technology.com](http://www.railway-technology.com)，2011 年）。

管理局瞭解在地震活躍地區進行施工具有相關風險。本專案路段將會按照建築規範的要求進行施工，以應用工程設計特徵來解決並且盡量減少這些風險。第 3.9 節「地質、土壤、地震活動和古生物資源」詳細分析了這些風險和影響。本專案設計包含「影響避免和最小化特徵」（IAMF），例如制定一項施工管理計畫，要求在施工前進行地形測量和岩土條件評估。其他特徵設定了本專案必須遵守的具體標準，以提升施工和營運期間的安全。由於這些設計特徵的有效性，根據 CEQA，本專案的任何備選方案都不會對地質、土壤、地震活動或古生物資源產生重大影響。

### 19.2.2 SJM-Response-GEN-2：考慮 Diridon 綜合車站概念和聖荷西 Diridon 車站的谷歌開發

意見提出者質疑，為何未在聖荷西 Diridon 車站區域的基線或累積分析中包括或考慮「Diridon 綜合車站概念」（DISC）以及谷歌園區擴建等擬議專案。

聖荷西 Diridon 車站是一套複雜而動態的土地利用規劃流程的焦點，由不同實體承擔，並按照獨立的時間表推進。意見提出者質疑，為何未將 DISC 或「谷歌市中心西部混合利用專案」（谷歌專案）視為基線或累積分析的一部分。下文分別論述。

管理局打算與 DISC 夥伴機構（關於推進 DISC）進行合作，並與聖荷西市及谷歌（就谷歌專案）進行合作，尋找可行途徑，以推進聖荷西 Diridon 車站土地利用規劃難題的各個獨立部分：高鐵專案、DISC 和谷歌專案。

### 獨立專案

DISC 和谷歌專案將會或是正在透過不同且獨立的規劃和環境審查流程進行考慮。

DISC 機構合作夥伴已同意對 DISC 專案給予單獨的環境許可。谷歌專案已完成環境審查，並於 2021 年 5 月獲得聖荷西市的批准。高鐵專案整體上不會排除這兩個單獨專案的實施，儘管谷歌專案中的一些擬議開發無法透過高鐵備選方案 1、2 和 3 來實現，但是這些備選方案的永久覆蓋區會穿過這些擬議開發區。備選方案 1、2 和 3 包括與谷歌專案覆蓋區在 Diridon 車站以北重疊的永久覆蓋區，原因是高架橋的存在；此外也包括在 Diridon 車站以南的永久覆蓋區，原因是擬議替換停車場和高架橋線路的存在。備選方案 4（首選方案）的永久覆蓋區和谷歌專案僅有有限的重疊，涉及 DDV 線路和替換停車場（均位於 SAP 中心停車場）以及 Stover 和 Candall 街沿線用於流通改造的部分路域有關。管理局是 DISC 機構合作夥伴之一，致力與 DISC 機構合作夥伴及谷歌合作找出相互同意的解決方案，以便實施所有三個專案。

如 EIR/EIS 草案第 2.1 節「導言」所述，DISC 是一個單獨、進行中的多機構規劃流程。就聖荷西 Diridon 車站和 Caltrain 名下的周邊鐵路基礎設施及走廊的未來變化做出決策，是多個規劃和協議過程的主題；進行中的 DISC 規劃與高鐵專案的環境評審過程是相互獨立的。管理局與聖荷西市、聖克拉拉谷交通局（VTA）以及 Caltrain（稱為 DISC 合作夥伴機構）一起參與 DISC 的規劃流程。DISC 合作夥伴機構之間經過討論確定，DISC 概念計畫的規劃、環境審查和批准，將與高鐵專案、灣區捷運局（BART）擴建以及谷歌開發計畫分開進行。DISC 的概念規劃於 2019 年制定，並於 2020 年 2 月被聖荷西市、管理局及 Caltrain 採納。開始進行環境審查之前，必須先對 DISC 的概念規劃進行初步設計。

DISC 的規劃工作旨在滿足聖荷西市、BART、聖克拉拉谷交通局、Caltrain、國會大廈走廊、阿爾塔蒙特走廊特快（ACE）和 Amtrak 的需求，以及車站周邊的當地發展。DISC 的規劃工作主要是為解決車站及與周邊土地利用的介面問題，包括軌道和月台配置、車站位置和佈局、以各種交通方式（如步行和公共汽車）出入車站的通道、與相鄰土地利用的連接，以及往返和穿越車站的客流。相比之下，EIR/EIS 草案中界定的高鐵專案旨在將高鐵服務延伸至聖荷西，包括聖荷西 Diridon 車站。因此，DISC 不是實現高鐵專案意圖和需求或目標和任務的必要條件，而且將包括超出高鐵專案所需的基礎設施和改善。由於這個主要原因，DISC 是一個獨立於高鐵專案的規劃流程的一部分。由於管理局是 DISC 合作夥伴機構之一，因此 DISC 的規劃方式能夠考慮到聖荷西 Diridon 車站的高鐵服務。DISC 可能有別於 EIR/EIS 草案中包含的車站設計。實施 DISC 的環境後果，包括給高鐵專案帶來的任何變化，將在隨後的環境審查過程（以及管理局進行的任何適用性審查）中予以分析和披露。

谷歌專案是一項旨在重建聖荷西 Diridon 車站附近約 80 英畝土地的提案，其中包括 650 萬至 740 萬平方英尺的辦公空間；3000 至 5900 套住房；300000 至 500000 平方英尺的活動利用（如零售、文化、藝術）；100000 平方英尺的活動空間、酒店利用和有期限的公司住宿；基礎設施；公用事業；以及公共空間。專案已完成環境審查，並於 2021 年 5 月獲得聖荷西市的批准。

## 高鐵專案基線分析

根據 NEPA，將聯邦行動的影響與無行動備選方案進行比較。無行動備選方案的定義是在沒有擬議聯邦行動時的現行條件（見《聯邦法規》[C.F.R.] 第 40 編第 1502.14 節）。<sup>1</sup>由於高鐵專案在總體上是由聯邦資助，因此包括一項擬議聯邦行動。無行動備選方案旨在提供基線，據此對行動備選方案進行評估。無行動備選方案體現的基線記錄目前情況和現有環境。

根據 CEQA（依據 CEQA 指南第 15125 節），發出籌備通知時的現有環境背景通常構成基線物理條件，領導機構依據這些基線物理條件來確定影響是否嚴重。如果現有條件隨著時間發生變化或波動，而且有必要提供專案影響的實際上可能的最準確情況，領導機構可透過參考歷史條件或專案開始運作時有大量證據支持的預期條件或同時參考這兩者，來界定現有條件。此外，領導機構也可使用由現有條件和預期未來條件組成的基線，這些條件受到基於大量證據的可靠預測所支持。領導機構可使用一個預期未來條件（專案營運日期之後）基線作為唯一的分析基線，前提是它有大量證據能夠證明使用現有條件會誤導決策者和公眾，或是對決策者和公眾而言沒有資訊價值。使用預期的未來條件作為唯一基線，必須得到基於大量有記錄證據的可靠預測所支持。現有條件基線不會包括把假設條件，例如根據現有許可證或計畫可能允許但從未實際發生的狀況來作為基線。

無論是 DISC 還是谷歌專案，均未被視為高鐵專案環境基線的一部分，因為這兩個專案尚未建成，因此並不反映 Diridon 車站及附近的現有條件。在完成 EIR/EIS 草案的環境分析時（2016 年至 2020 年初），這兩個專案均未獲得相關機構的批准。

雖然已為 DISC 制定了概念規劃（截至 2021 年），但必須完成大量額外的必要工作才能開始環境審查。由於 DISC 尚未獲得批准或施工，因此並不構成高鐵專案環境分析的環境基線。由於谷歌專案尚未開始施工，因此並不構成高鐵專案環境分析的環境基線。

## 高鐵專案累積分析

由於 DISC 仍是一個開發中的概念，缺乏足夠的詳細設計或環境分析，因此在高鐵專案的累積分析中考慮 DISC 尚為時過早。

由於在 2020 年 10 月發佈了 EIR 草案、2021 年 5 月發佈了 EIR 定稿，以及 2021 年 5 月批准了谷歌專案，已經使用可資利用的額外資訊對 EIR/EIS 定稿中的累積分析進行了更新。高鐵專案的 EIR/EIS 草案包括 Diridon 車站區域計劃的潛在擴建，因此已經反映了聖荷西 Diridon 車站周圍土地利用開發與高鐵專案相結合的累積影響。谷歌專案的 2020 年 10 月 EIR 草案和 2021 年 5 月 EIR 定稿提供的額外資訊，已被納入高鐵專案的 EIR/EIS 定稿，以詳細說明聖荷西 Diridon 車站周圍擬議開發的狀況以及累積影響的性質。由於 EIR/EIS 草案已經根據 Diridon 車站區域計劃考慮了潛在發展，因此添加有關谷歌專案的更多細節，儘管闡明了潛在累積影響的更多細節，但是並未發現高鐵專案有新的重大影響或是顯著更高的影響。

### 19.2.3 SJM-Response-GEN-3：考慮 Caltrain 業務計畫，包括 2040 年 Caltrain 服務願景

意見提出者表示顧慮並且質疑 EIR/EIS 草案為何沒有分析高鐵專案對 Caltrain 業務計畫的影響，其中包括 2040 年 Caltrain 服務願景。

半島走廊聯合權力委員會（PCJPB）是 Caltrain 的負責機構，從 2018 年到 2020 年進行了一個規劃流程，以制定 Caltrain 業務計畫，其中包括確定一個長期願景（2040 年 Caltrain 服務願景；以下簡稱 Caltrain 服務願景）。Caltrain 業務計畫確定了實現長期願景的資金和實施步驟。

<sup>1</sup>環境品質委員會（CEQ）發佈了自 2020 年 9 月 14 日起生效的新法規，更新《聯邦法規》[C.F.R.] 第 40 編第 1500–1508 節中的 NEPA 實施程序。然而，由於本專案已在 2020 年 9 月 14 日之前啟動 NEPA 程序，因此不受新條例的約束。管理局依據的是 2020 年 9 月 14 日之前的條例。因此，根據《聯邦法規》第 40 編第 1506.13 節（2020 年）和《聯邦公報》第 85 卷第 43340 頁的前言，本環境文件對 CEQ 法規的所有引用均指 1978 年的法規。



管理局支持擴大和改善 Caltrain 服務，已經並將繼續與 Caltrain 合作，以支持隨著時間逐步改善服務，同時在 Caltrain、其他交通機構和管理局之前商定的 Caltrain 走廊內提供高鐵服務。Caltrain 業務計畫的制定是實現 Caltrain 長期目標必不可少的規劃流程，但對實現高鐵專案的目標並非必不可少。如下文所述，Caltrain 業務計畫並不代表一個已經獲得批准而且資金充足的「專案」，因此並不構成高鐵專案環境影響分析的基線條件。此外，與 Caltrain 業務計畫相關的具體物理改善尚未得到設計，因此沒有足夠細節將它們納入 EIR/EIS 草案的累積分析。

### 與高鐵分開的規劃流程

Caltrain 業務計畫（包括 Caltrain 服務願景）智力增加 Caltrain 的單向最大高峰小時客流量（pphpd）服務，在半島走廊電氣化專案完成後，從目前五趟列車 pphpd 增至六趟列車 pphpd。2012 年，管理局和半島走廊聯合權力委員會（PCJPB）以及其他七家交通機構同意沿著 Caltrain 走廊實施混合服務，包括多達六趟 Caltrain 列車 pphpd 以及多達四趟高鐵列車 pphpd。管理局也為半島走廊電氣化專案的實施提供了大量資金（7.13 億美元），該專案是管理局、半島走廊聯合權力委員會和其他交通機構之間協議的一部分。作為該協議的簽署方，Caltrain 有義務適應未來商定的高鐵服務計畫，這在 Caltrain 服務願景中得到認可。Caltrain 也認可 Caltrain 服務願景中的高鐵服務計畫。

Caltrain 服務願景包括 2020 年在 Tamien 和三藩市之間的八趟列車 pphpd、Blossom Hill 和 Tamien 之間的四趟列車 pphpd（以保證經營權為前提）、吉爾羅伊和 Blossom Hill 之間的兩趟列車 pphpd（以保證經營權為前提）、增加非高峰和週末頻率，以及根據半島走廊聯合權力委員會、管理局和其他交通機構之間的現有協議提供高鐵以及其他客運和鐵路服務。半島走廊聯合權力委員會於 2019 年 10 月批准通過了 Caltrain 服務願景。

為實現 Caltrain 服務願景，半島走廊聯合權力委員會已從概念上確認需要進行某些改善，其中包括立體交叉、站樓改善、鐵路基礎設施和系統更新、車站改善和車隊升級。這些改善的總成本估計為 230 億美元。營運和維護成本也將增加，但是車票回收比例預計與現有營運類似（半島走廊聯合電力委員會，2019 年）。<sup>2</sup>目前，Caltrain 服務願景尚未得到充分資金，但半島走廊聯合權力委員會正在為最初發展制定 10 年資助計畫，並為 Caltrain 服務願景制定融資和收入策略。Caltrain 服務願景的環境審查尚未完成（僅作為一項規劃研究，未要求進行 CEQA 審查）。

雖然 Caltrain 服務願景已經獲得批准通過，但 Caltrain 繼續修訂 Caltrain 業務計畫，截至 2021 年 10 月，尚未最終確定。目前活動包括制定融資計畫和策略；制定一個公平、連通性、恢復和成長架構；以及分析與其他系統的連接和車站通道選項。2020 年 11 月就 Caltrain 舉行投票的銷售稅倡議獲得批准，旨在為 Caltrain 確立一個持續的資金來源。這項銷售稅將在 30 年內每年籌集大約 1.08 億美元，相當於 32.4 億美元，而全面實施 Caltrain 服務願景和 Caltrain 業務計畫估計需要 230 億美元。

Caltrain 業務計畫不是實現高鐵專案意圖和需求/目標和任務的必要條件，它將包括超出高鐵專案所需的基礎設施和改善。由於這個主要原因，Caltrain 業務計畫是獨立於高鐵專案的一個單獨規劃流程的一部分，任何旨在推進 Caltrain 業務計畫的改善都應成為半島走廊聯合權力委員會單獨環境審查的一部分。半島走廊聯合權力委員會實施 Caltrain 業務計畫的環境後果將在隨後的環境審查過程中予以分析和披露。

### 高鐵專案不會妨礙 Caltrain 業務計畫/備選方案 4 將有助於實施 Caltrain 業務計畫

高鐵專案不會妨礙實施實現 Caltrain 業務計畫所必需的改善。被納入高鐵專案的任何物理改善都不會妨礙在概念上被確認為實施 Caltrain 業務計畫所必需的任何改善（包括超車軌道、立體交叉、車站改造或其他改善）。儘管 Caltrain 業務計畫不是實現高鐵目的和需求的必要條件，但作為備選方案 4（首選方案）的一部分，管理局正考慮提供獨立於聖荷西至吉爾羅伊貨運軌道的專用電氣化軌

---

<sup>2</sup>類似於 COVID-19 健康緊急狀態之前的車票回收。

道，以實現混合服務（包括 Caltrain 電氣化服務），並為未來擴展的 Caltrain 服務提供通行能力（如果 Caltrain 追求此方案）。Caltrain 對吉爾羅伊服務的電氣化和擴展是 Caltrain 業務計畫的一項內容。EIR/EIS 草案中考慮的高鐵專案備選方案不會妨礙 Caltrain 業務計畫初步確定的改善。儘管 Caltrain 業務計畫的某些改善可能會改變目前高鐵專案描述中的某些改善，但是這些改善的環境影響可以（也應該）在 Caltrain 業務計畫實施的後續環境審查中接受分析，管理局將與半島走廊聯合權力委員會合作以促進這些改善（包括對高鐵專案的任何調整進行適當的環境審查），同時提供一致同意的高鐵服務水準。

### EIR/EIS 分析草案的基線

根據 NEPA，將聯邦行動的影響與無行動備選方案進行比較。無行動備選方案的定義是在沒有擬議聯邦行動時的現行條件（見《聯邦法規》[C.F.R.]第 40 編第 1502.14 節）。無行動備選方案旨在提供基線，據此對行動備選方案進行評估。無行動備選方案體現的基線記錄目前情況和現有環境。

根據 CEQA（依據 CEQA 指南第 15125 節），發出籌備通知時的現有環境背景通常構成基線物理條件，領導機構依據這些基線物理條件來確定影響是否嚴重。如果現有條件隨著時間發生變化或波動，而且有必要提供專案影響的實際上可能的最準確情況，領導機構可透過參考歷史條件或專案開始運作時有大量證據支持的預期條件或同時參考這兩者，來界定現有條件。此外，領導機構也可使用由現有條件和預期未來條件組成的基線，這些條件受到基於大量有記錄證據的可靠預測所支持。領導機構可使用一個預期未來條件（專案營運日期之後）基線作為唯一的分析基線，前提是它有大量證據能夠證明使用現有條件會誤導決策者和公眾，或是對決策者和公眾而言沒有資訊價值。使用預期的未來條件作為唯一基線，必須得到基於大量有記錄證據的可靠預測所支持。現有條件基線不會包括把假設條件，例如根據現有許可證或計畫可能允許但從未實際發生的狀況來作為基線。

半島走廊聯合權力委員會的「2015 年半島走廊電氣化專案環境影響報告」（半島走廊聯合權力委員會，2015 年，如 EIR/EIS 草案第 3.2 節「交通」所述）審查了六趟 Caltrain 列車 pphpd 的環境後果。聖荷西至美熹德專案路段 EIR/EIS 草案（以及三藩市至聖荷西專案路段 EIR/EIS 草案[管理局，2020 年]）審查了混合服務的環境後果，包括 6 趟 Caltrain 列車加上 4 趟高鐵列車 pphpd。聖荷西至美熹德專案路段 EIR/EIS 草案評估了半島走廊聯合權力委員會、管理局和其他交通機構一致同意的混合服務水準。半島走廊聯合權力委員會將負責對旨在推進 Caltrain 業務計畫而專門提出的任何未來改善進行環境審查。這種方法允許在確定特定資本專案時對改善進行環境審查，允許對改善進行充分設計以便進行充分的環境分析，然後考慮批准這些改善。在考慮目前接受環境審查的專案的影響時，每一個後續的環境審查都必須考慮現有條件和批准專案。「2015 年半島走廊電氣化專案環境影響報告」當時沒有審查高鐵服務的影響，儘管當時有「高鐵業務計畫」，而且已經為擬議高鐵系統制定了幾個計畫 EIR/EIS，包括灣區的高鐵系統。「2015 年半島走廊電氣化專案環境影響報告」沒有考慮把高鐵專案作為基線的一部分，因為高鐵專案在完成環境審查之後並未獲得專案批准；因為當時沒有高鐵所需改善的具體設計；也因為高鐵改善不是完成 Caltrain 電氣化的必要條件，Caltrain 電氣化具有獨立於高鐵改善的公用事業。聖荷西至美熹德專案路段 EIR/EIS 草案沒有評估 Caltrain 業務計畫（包括 Caltrain 服務願景）的影響，因為 Caltrain 業務計畫並不代表一個批准的「專案」而且資金不足；預期改善的具體設計尚未完成；而且 Caltrain 業務計畫的改善對提供高鐵服務並非必不可少（高鐵服務具有獨立於 Caltrain 業務計畫的公用事業）。

雖然迄今為止，Caltrain 業務計畫的制定已經明確指出某些改善的需求，包括立體交叉、站樓改善、鐵路基礎設施和系統更新、車站改善和車隊升級，但這些改善的設計或定義還不夠詳細，以至於無法支持環境分析。必須完成大量額外工作才能開始環境審查。由於 Caltrain 業務計畫尚未獲得批准，還是規劃中的研究，沒有獲得資金，而且這些改善也未詳細界定，因此 Caltrain 業務計畫並不構成高鐵專案環境分析的環境基線。

### 累積分析

截至 2021 年 10 月，在聖荷西至美熹德專案路段 EIR/EIS 草案發佈之後，Caltrain 業務計畫尚未獲得通過。尚未對 Caltrain 業務計畫進行環境分析。尚未設計具體的物理改善，也尚未確定全部資金。



因此，Caltrain 業務計畫（包括 Caltrain 服務願景）並非 NEPA 或 CEQA 定義的「可以合理預見」，而且沒有可將它們納入高鐵專案累積影響具體分析所需的資訊。

## 19.3 備選方案標準答覆

### 19.3.1 SJM-Response-ALT-1：備選方案的選擇和評估過程

管理局收到了許多對備選方案制定過程提出質疑的意見，其中包括考慮的備選方案以及沒有得到推進的原因。收到了對於用來確定首選備選方案的方法提出質疑的意見。諸多意見提出者表示，與其他備選方案相比，他們更傾向於其中一個備選方案，因為某個特定備選方案的影響而表示反對，或是建議管理局研究其他備選方案。管理局認可這些觀點，但如下所述，管理局考慮了許多潛在的備選方案，並確定了四個備選方案進行詳細研究。EIR/EIS 草案最終考慮了一系列合理的備選方案。

#### 根據 CEQA 和 NEPA 的備選方案分析過程要求

需要一份 EIR/EIS 來分析一系列合理備選方案的潛在影響（《加州法規》第 14 章第 15126.6 節和《聯邦法規》第 40 編第 1502.14(a) 節）。根據 CEQA 的要求，EIR 必須描述針對專案或專案位置的一系列合理備選方案（這些備選方案能夠切實實現專案的絕大部分基本任務，並能避免或大幅減少專案的任何重大不利影響），並評估備選方案的比較優勢（《加州法規》第 14 章第 15126.6(a)、(c) 節）。EIR 也必須評估一個無專案備選方案（《加州法規》第 14 章第 15126.6(e) 節）。當確定需要在 EIR 中審查的各種合理備選方案時，領導機構必須說明將其他潛在備選方案排除在外的原因。根據「合理性規則」，EIR 需要研究足夠的各種備選方案，才能允許產生一個合理選擇（《加州法規》第 14 章第 15126.6(f) 節）。此外，不要求研究所有可能的備選方案。

根據 NEPA，備選方案分析「是環境影響聲明的核心」（《聯邦法規》第 40 編第 1502.14 節）。根據聯邦鐵路管理局《環境影響評估流程》第 14(l) 節，這包括「能夠滿足[專案]目的和需求的所有合理備選行動方案」（《聯邦公報》第 64 卷第 28546 條，1999 年 5 月 26 日）。因為 NEPA 制定的 EIS 必須嚴格探討並客觀評估各種合理的備選方案和擬議行動。合理的備選方案是那些基於技術、經濟、環境和其他因素可能切實可行的方案（《聯邦法規》[C.F.R.]第 40 編第 1502.14 節）。NEPA 的一般規定是，在 EIS 中推進的所有備選方案必須以相同的詳細程度進行分析和討論。這不同於 CEQA，CEQA 只要求關於備選方案的足夠資訊以便進行有意義的比較。至於聖荷西至美熹德專案路段 EIR/EIS 草案，則是使用更嚴格的 NEPA 取向對備選方案進行評估，而不是 CEQA 取向。EIR/EIS 草案擬議行動的各種合理備選方案進行了相同詳細程度的審查，包括不採取行動的備選方案。

#### 制定一系列備選方案

如第 1.1.2 節「發展全州高鐵系統的決定」所述，2005 年「全州計畫 EIR/EIS」（管理局和聯邦鐵路管理局，2005 年，如 EIR/EIS 第 1 章「專案意圖、需求和目的」所述）審查了一般高鐵路線備選方案、潛在車站位置以及一個模型備選方案。在完成「全州計畫 EIR/EIS」之後，管理局和聯邦鐵路管理局制定了一份著眼於地理區域的計畫 EIR/EIS，即三藩市灣區至中央谷地高速鐵路最終計畫的環境影響報告/環境影響聲明定稿（灣區至中央谷地最終計畫 EIR/EIS）（管理局和聯邦鐵路管理局，2008 年，如 EIR/EIS 草案執行摘要所述），以確定灣區和中央谷地之間高鐵連接的走廊和車站位置。2008 年，管理局和聯邦鐵路管理局選擇了帕切科山口的一個連接，走廊和車站位置將在二級環境審查中進一步考察。由於訴訟，管理局為灣區至中央谷地路段制定了額外的綱領性環境審查，並再次選擇帕切科山口的連接（灣區至中央谷地部分修訂最終計畫環境影響報告 [管理局，2012 年，如 EIR/EIS 草案第 1 章所述]）。這三個一級決定為高鐵系統建立了一個廣泛架構，作為專案各個路段二級環境審查的基礎。在聖荷西和美熹德之間，進入二級研究的走廊是途經 Henry Miller Road，從聖荷西到中央谷地的帕切科山口（聯合太平洋鐵路[UPRR]連接）。進入二級研究的車站位置是聖荷西市中心/Diridon 車站和吉爾羅伊市中心/Caltrain 車站，吉爾羅伊和美熹德之間沒有車站。

根據這些計畫層面 EIR/EIS 提供的資訊，以及規劃和初始範圍界定期間收到的公眾和機構意見，管理局和聯邦鐵路管理局考慮了關於高鐵線路和車站及維護設施場地的主要備選方案的各種設計選項，

這些都在《聖荷西至美熹德路段初步備選方案分析報告》（PAA）（管理局和聯邦鐵路管理局，2010 年，如 EIR/EIS 草案第 2 章所述）和隨後的《聖荷西至美熹德路段補充備選方案分析報告》（SAA）（管理局和聯邦鐵路管理局，2011 年，如 EIR/EIS 草案第 4 章第 4(f)/6(f) 節「評估」）中做了詳細說明。EIR/EIS 草案第 9.3 節「備選方案分析過程」（2010-2016 年）解釋了 PAA 和 SAA 的意圖是以何種方式確定在 EIR/EIS 中分析的各種潛在可行備選方案。分析記錄了對備選方案的初步評估，說明每個備選方案將會如何達成高鐵專案的意圖；如何運用和使用評估標準確定哪些備選方案應該繼續進行初步設計和詳細環境分析，哪些備選方案不應該繼續進行進一步分析。儘管備選方案分析過程考慮了多個標準，但它強調了在可行範圍內最大程度利用現有交通走廊和可用路域的專案目標。管理局和聯邦鐵路管理局沒有推進的備選方案具有更大的直接和間接環境影響；從成本、技術或工程角度而言不可行；而且/或是未能滿足專案的意圖和需求/專案的目的。

EIR/EIS 草案第 9 章「公眾和機構參與」詳細描述了 2009 年至 2019 年間進行的多輪推廣、諮詢和備選方案改善，以及帶有附錄的 A 檢查點和 B 檢查點報告的制定。這些報告解釋了 EIR/EIS 草案中選擇用於進一步分析的四個備選方案背後的過程和推理。

### 確定首選備選方案

首選備選方案的選擇是基於 EIR/EIS 草案中提供的資料，包括輔助性技術報告。首選備選方案的確定也基於機構、當地社區、利益相關者和公眾在範圍界定和推廣期間提交的意見和建議，包括在 2019 年夏季舉行的關於首選方案的推廣會議期間收到的建議。EIR/EIS 草案第 8 章將聖荷西至中央谷地 Y 形交叉口專案延伸的首選備選方案確定為備選方案 4（圖 8-1）。這一選擇是在兼顧 EIR/EIS 草案展示的環境資訊的基礎上，並在考慮以下因素的背景做出的：專案意圖和需求；專案目的；CEQA、NEPA 和《清潔水法案》第 404(b)(1) 節的要求；地方和地區土地利用規劃；社區和利益相關者偏好；以及成本。EIR/EIS 草案第 8.4.1 節「按分段審查備選方案的關鍵區分點」描述用來區分專案每個分段內備選方案的關鍵社區和環境因素。

在 EIR/EIS 草案中確定首選備選方案的優勢在於，公共和資源機構有機會提供意見以及在各種備選方案中的初步偏好。在考慮對於 EIR/EIS 收到的意見之後，並在制定並出具了 EIR/EIS 定稿之後，管理局將考慮是否正式採用專案的首選備用方案。被採用的備選方案可以是 EIR/EIS 草案中提出的備選方案 4、帶有設計改善的備選方案 4，或另一個專案備選方案。

### 19.3.2 SJM-Response-ALT-2：考慮的特定專案備選方案

*意見提出者詢問，為何將未在 EIR/EIS 草案中分析的其他備選方案排除在進一步考慮或評估之外。意見提出者要求 EIR/EIS 應該詳細分析聖荷西、摩根山丘和吉爾羅伊之間沿著美國 101 號公路的備選方案。意見提出者指出，由於沒有評估聖華金河谷分段的平面和縱面定線備選方案，EIR/EIS 並不充分。*

#### 專案層面 EIR/EIS 草案考慮的其他備選方案和取消備選方案的原因

請參考 EIR/EIS 草案第 2.5 節「備選方案遴選期間考慮的備選方案」和第 2 卷附錄 2-I「備選方案遴選期間考慮的備選方案」，瞭解關於在遴選期間考慮的已撤銷備選方案及其撤銷原因的詳細討論。如附錄 2-I 圖 1 所示，管理局考慮了在 2009 年到 2018 年發出意向通知/籌備通知的備選方案，其中包括多輪備選方案分析、與美國陸軍工程兵團和美國環境保護署合作的《清潔水法案》第 404 節檢查點備選方案過程、「管理局業務計畫」以及備選方案改善過程，所有這些過程都包括公眾推廣和參與。

請參考 EIR/EIS 草案第 2.6 節「在 EIR/EIS 草案中評估的排列、站址和維護設施」，瞭解 EIR/EIS 分析中對於備選方案的詳細討論。第 2 章「備選方案」中的表 2-3 展示了備選方案遴選過程的總體結果。第 2 章的圖 2-30 以圖形方式說明本過程。

#### 美國 101 號公路備選方案

在本專案備選方案制定階段，最初考慮了沿美國 101 號公路的幾個備選方案，但是這些備選方案沒有被推進到 EIR/EIS 草案中進行研究。這項決定在以下因素背景下評估備選方案後得到支持：與高

鐵系統以及聖荷西至美熹德專案路段目的和需求的一致性、環境影響、施工成本、關於實施/建設的物流、與土地使用的不相容性、與管理局以公共交通引導發展（TOD）政策的一致性，以及公共/機構建議。

美國 101 號公路的建造旨在容納設計時速高達約 70 英里（mph）的車輛交通。在聖荷西和吉爾羅伊之間，高速鐵路的時速將遠高於 70 英里。由於美國 101 號公路是為速度較慢的車輛交通設計的，因此這條高速公路的曲線過於尖銳，無法安全容納一條沿著中央隔離帶或在緊鄰區域和美國 101 號公路有著相同曲線的高速鐵路軌道。因此，沿著美國 101 號公路的備選方案將無法嚴格遵循這條公路線路，而需要利用美國 101 號公路緊鄰/附近的大量土地，以獲得可接受的設計曲線。

如在 EIR/EIS 第 2.5 節（見表 2-3 和圖 2-30）和第 2 卷附錄 2-I（見「考慮的 Monterey 路分段設計選項」、「摩根山丘至吉爾羅伊設計選項」，表 4、表 5、圖 11、圖 12 和圖 13）中的摘要，考慮了沿美國 101 號公路的多個備選方案。這些備選方案被排除在進一步考慮範圍之外的原因如下所述。適當時對在 EIR/EIS 草案中充分分析的備選方案（備選方案 1、2、3 和 4）進行比較。

- 聖荷西

- 所有聖荷西美國 101 號公路備選方案都需要下文討論的摩根山丘美國 101 號公路備選方案之一，因此也會導致那些備選方案的相關環境影響。
- 美國 101 號公路/280 號州際公路（I-280）備選方案將會沿著美國 101 號公路，從摩根山丘以北到達 280 號州際公路附近，然後前往聖荷西 Diridon 車站，這類似於備選方案 1、2 和 3 的路線。這項備選方案因為公眾利益而被考慮，但在 2017 年撤銷。由於成本和物流問題，這項備選方案被認定為不可行，不符合高鐵設計速度的曲線半徑標準。由於高鐵所需的曲線會妨礙中線定位，因此備選方案必須位於公路路域之外，且不能和美國 101 號公路的曲度完全平行，而且與推進的選項相比，將會導致沿線更多的商業和住宅被搬遷。
- 美國 101 號公路經 85 號州道（SR）至 Monterey 路備選方案將會沿著美國 101 號公路，從摩根山丘以北到達 85 號州道附近，然後過渡至 Monterey 路，並且使用與備選方案 1、2、3 和 4 相同的路線，通往聖荷西 Diridon 車站。由於成本和物流問題，這項備選方案被確定為不可行，不符合高鐵設計速度的曲線半徑標準。由於高鐵所需的曲線必須位於公路路域之外，因此，與 EIR/EIS 草案中分析的選項相比，將會導致沿線更多的商業和住宅被搬遷。
- 美國 101 號公路經 Blossom Hill 公路至 Monterey 路備選方案將會沿著美國 101 號公路從 Monterey 路以北到達 Blossom Hill 公路，然後過渡到 Monterey 路，並像 EIR/EIS 草案中分析的備選方案一樣，通往聖荷西 Diridon 車站。出於公眾利益考慮了該備選方案，但由於美國 101 號公路和 Monterey 路之間的 Blossom Hill 走廊曲線對擬議高鐵設計速度而言幅度過大，因此在 2017 年撤銷；與推進的選項相比，修建這條曲線將會要求更多的住宅/商業和開放空間被搬遷。

- 摩根山丘和吉爾羅伊

- 所有摩根山丘至吉爾羅伊美國 101 號公路備選方案都需要上文討論的聖荷西美國 101 號公路備選方案之一，因此也會導致那些備選方案的相關環境影響。EIR/EIS 的確包括兩個備選方案，毗鄰美國 101 號公路在摩根山丘的部分。備選方案 1 和 3 均包括美國 101 號公路以西的一座高架橋線路，可以避開摩根山丘市中心。然而，儘管這些路線的一部分可以沿著美國 101 號公路定位，但是出於下述原因，將會繼續沿著摩根山丘以北或以南美國 101 號公路的備選路線已退出進一步考慮。
- 美國 101 號公路線至吉爾羅伊市中心備選方案將會沿著美國 101 號公路穿過摩根山丘，過渡到聖馬丁以南的 Monterey 路，然後像備選方案 1 和 2 一樣通往吉爾羅伊市中心。這個備選方案已被撤銷，原因是和 EIR/EIS 草案中分析的備選方案相比，這條路線會對以下資源產生更大的環境影響：水生特徵、加州紅腿蛙、加州虎蠍螈、李斯特貝貝燕雀、三色黑鳥、鋼頭鵝、聖華金沙狐、海灣跳蚤蝶，以及梅特卡夫峽谷寶石花。和推進的選項相比，



這條路線也需要對百年一遇的洪泛區進行更大改造，而且會對公園和農業用地產生更大影響。它將取代摩根山丘水上中心和相關足球場的一部分，還需要一條隧道和溝渠穿過美國 101 號公路，並會因此破壞附近的土地利用和基礎設施。

- 美國 101 號公路線至東吉爾羅伊備選方案將會沿著美國 101 號公路穿過摩根山丘，過渡到聖馬丁南部的東吉爾羅伊，然後像備選方案 3 一樣通往東吉爾羅伊車站。這個備選方案已被撤銷，原因是和推進的選項相比，這條路線會對以下資源產生更大的環境影響：水生特徵、加州紅腿蛙、加州虎蠍螈、李斯特貝貝燕雀、三色黑鳥、鋼頭鵝、聖華金沙狐、梅特卡夫峽谷寶石花，以及聖克拉拉谷地仙女杯。和推進的選項相比，美國 101 號公路線至東吉爾羅伊備選方案也會改變更多的重要農田，並將取代摩根山丘水上運動中心和相關足球場的一部分以及土狼溪區域公園的一部分。
- 吉爾羅伊美國 101 號公路線備選方案將是吉爾羅伊市中心或東吉爾羅伊備選方案的備選路線。這個備選方案將從 Buena Vista 大道開始，轉向美國 101 號公路，要不是在中線範圍內沿著美國 101 號公路的東側，就是沿著美國 101 號公路的西側通往市中心以南。這個備選方案出於公眾意見而被考慮，但是在 2017 年撤銷。透過定性分析，與 EIR/EIS 草案備選方案 1、2 和 4 中包含的現有市中心路線相比，沿美國 101 號公路的潛在變體路線不會提供任何優勢。儘管 EIR/EIS 草案中的備選方案 1、2 和 4 所包含的吉爾羅伊市中心路線可能會在施工期間製造中斷，但是長期的經濟、行人、車輛和多式聯運效益相當可觀。在美國 101 號公路變體中，美國 101 號公路線以西受到的影響最小。但它仍然是一條中斷性很強的線路，包括許多跨彎結構、中斷一條太平洋瓦斯和電力公司（PG&E）的高壓電線、對一些住宅和工業地產的影響，以及對一個公園的影響。此外，管理局並不認為所分析的任何美國 101 號公路吉爾羅伊路線變體可能會被視為對環境破壞最小的可行備選方案。

### 聖華金河谷備選方案

EIR/EIS 草案僅包括在帕切科山口以東聖華金河谷的一個備選方案，主要沿著 Henry Miller 路。但是，正如在 EIR/EIS 草案第 2.5 節（參見第 2.5 節文字、表 2-3 和圖 2-30）和第 2 卷附錄 2-I（參見「被考慮的聖華金河谷分段設計選項」、表 7 和圖 16）中所概括，最初考慮了多個平面備選方案。此外，如下所述，管理局在初步工程設計期間考慮了許多不同的縱面設計選項，以支持 EIR/EIS 草案。被考慮縱面設計選項的相關資訊已被增入 EIR/EIS 定稿第 2.5 節和第 2 卷附錄 2-I。

### 平面定線備選方案

如 EIR/EIS 草案第 2 卷附錄 2-I 中的圖 16 所示 **Error! Reference source not found.**，管理局和聯邦鐵路管理局考慮將三個平面備選方案作為聖華金河谷分段的設計選項。管理局和聯邦鐵路管理局在《聖荷西至美熹德路段初步備選方案分析報告》（PAA）、《聖荷西至美熹德路段額外備選方案分析報告》（SAA）和 2013 年《B 檢查站摘要報告》（管理局和聯邦鐵路管理局，2013 年，如 EIR/EIS 草案第 8 章「首選備選方案」所述）中分析了整個聖荷西至美熹德專案路段的設計選項。隨後，管理局和聯邦鐵路管理局決定在美熹德至弗雷斯諾專案路段 EIR/EIS 的補充 EIR/EIS 中單獨分析中央谷地 Y 形交叉口備選方案（管理局，2019 年，如 EIR/EIS 草案第 2 章「備選方案」所述）並在 EIR/EIS 草案中重點分析中央谷地 Y 形交叉口以西路線。制定《聖荷西至美熹德路段初步備選方案分析報告》（PAA）、《聖荷西至美熹德路段額外備選方案分析報告》（SAA）和 2013 年《B 檢查站摘要報告》期間，考慮了帕切科山口分段以東的三條主要路線：主要沿著 Henry Miller 路通往 Carlucci 路的中央路線（各種中央谷地 Y 形交叉口選項從 Carlucci 路向東延伸），利用 140 號州道的北部路線，以及穿過 Firebaugh 的南部路線。

如第 2 卷附錄 2-I 中的圖 2-16 所示，北線備選方案，即美熹德北部草原生態區（GEA），將從奧尼爾水庫（O'Neill Foreba）以北的 5 號州際公路附近向東北方向延伸至 Gustine 以東，然後從 140 號州道以北通往美熹德。管理局不再進一步考慮這個備選方案，因為它斷定該選項對水生資源的影響將會遠大於沿著 Henry Miller 路的線路，將會成為對北部草原野生動物區產生影響的唯一選項，將會具有與州立公園內河流穿越相關的高視覺侵入性，還會因為增加高鐵列車通行時間而帶來物流/營運問題。

草原生態區（GEA）以南的南線備選方案將會沿著 5 號州際公路向南行駛，經過 165 號州道，然後向東穿過 Firebaugh，與馬德拉和弗雷斯諾之間的高鐵南北線路相接。管理局在《聖荷西至美熹德路段初步備選方案分析報告》（PAA）和 2013 年《B 檢查站摘要報告》中不再考慮這個備選方案，因為它斷定在這一段考慮的所有選項中，這個選項對水生資源的影響最大，而且與被考慮的其他選項相比，這個選項因為廣泛的環境影響和額外的路線里程，會在施工和許可方面產生高成本和物流問題。

帕切科山口以東聖華金河谷 EIR/EIS 草案中評估的路線從奧尼爾水庫以北的 5 號州際公路以西，向東穿過 5 號州際公路和 140 號州道，然後向東南來到沃爾塔附近，再沿著 Henry Miller 路通往 Carlucci 路。2016 年和 2017 年舉行了公開會議、社區工作組會議、技術工作組會議以及利益相關者和機構會議，討論這一分段的專案備選方案和設計選項。公眾對 Henry Miller 路至 Carlucci 路選項的潛在環境影響表示顧慮。對農田、財產、奶牛場、濕地、野生動物和水基礎設施產生的影響尤其令人顧慮。2016 年和 2017 年，管理局也就修訂本專案所包含的設計諮詢了灌溉區、聖路易斯和三角洲門多塔水務局以及美國內政部、填海局，以便盡量減少基礎設施衝突和土地使用的遷移/中斷。儘管如上所述，Henry Miller 路線將會影響農田和奶牛場，但避開 Henry Miller 路的備選方案會對水生資源產生更大影響，使得這些備選方案難以獲得美國陸軍工程兵團的許可。

儘管擬議的平面定線會對聖華金河谷分段的農田、住宅、奶牛場和野生動物產生各種影響，但鑒於高鐵服務的擬定時速高達 220 英里，高鐵線路的局部變化難以適應要求。在那種速度下，所有平面彎道都必須非常平緩，以支持運行安全。因此，平面彎道的長度會有幾英里，即使是路線的適度橫向位移也會對橫向位移本身東側和西側的英里數產生影響，而且可能只是將影響從路線上的一個位置轉移到另一個位置。平面定線的設計旨在可行情況下盡量減少重大影響，但在考慮運行安全要求和該分段定線位置的總體影響時，完全避免路線移位影響的能力是有限的。管理局在制定 EIR/EIS 草案過程中得出的結論是，公眾在對平面定線備選方案的顧慮中提出的問題，之前已在 2013 年《B 檢查站摘要報告》（先前的一級承諾）中考慮，而且已經以額外的設計改善回應了公眾在之前以及 2016 年和 2017 年提出的顧慮。管理局認為，之前就繼續推進或不再進一步考慮平面定線備選方案做出的結論仍然有效。第 2 卷附錄 2-I 中的表 7 描述了在這一段考慮的平面定線及在 EIR/EIS 草案中被納入或撤出進一步考慮的理由。中央路線（Henry Miller 路至 Carlucci 路）被認定是潛在可行的，對水生資源的影響小於其他兩個平面備選方案，並在 EIR/EIS 草案中進行了分析。

### 縱面定線備選方案

作為專案 EIR/EIS 一級環境評估過程的一部分，管理局承諾在毗鄰草原生態區（GEA）之處修建一座 3 英里長的高架路段。<sup>3</sup>在初步工程設計期間，管理局也為聖華金河谷分段考慮了幾個縱面設計選項，其中包括：

- **使用屏障/圍欄或隧道解決鳥類/野生動物問題：**由於擔心 Henry Miller 路沿線高架垂直定線（路堤或高架橋）在草原生態區內產生的視覺效應、噪音效應和鳥類撞擊效應會對鳥類和其他野生動物帶來潛在影響，管理局探索了三種不同方法來解決這些影響。已透過「緩解措施 BIO-MM#80」納入本專案的第一種方法，是在敏感野生動物區的聖華金河谷分段修建額外結構，以解決這些影響。結構的設計旨在減少或消除移動列車的視覺存在並降低噪音。將在沃爾塔附近草原生態區重要鳥類區（GEA IBA）的 B4550+00 車站和 B4630+00 車站之間修建非透明隔音屏障。第二種方法將會在草原生態區重要鳥類區大約 3.4 英里處，約以 B4914+00 車站和 B5095+00 車站之間的 Mud Slough 為中心，那裡的軌道設計將被改造，以封閉列車的運行包

<sup>3</sup>請注意，除了作為專案 EIR/EIS 一部分而作出的縱面定線承諾外（管理局和聯邦鐵路管理局，2005 年，如 EIR/EIS 草案第 8 章「首選方案」所述），管理局還承諾採取額外緩解措施，以解決對農業、開放空間和野生動物資源的影響。如灣區至中央谷地 EIR/EIS 的「緩解監測和報告計畫」所述（管理局和聯邦鐵路管理局，2008 年，如 EIR/EIS 草案第 8 章所述），管理局或管理局指定並支持的其他實體將從自願賣方的手中收購主要位於高鐵線路沿線或附近以及指定草原生態區（GEA）範圍內或附近占地至少 10000 英畝的農業、自然保護和/或開放空間地役權。這些地役權的重點將會放在承受發展壓力的地區，如 Los Banos 和 Volta 周圍的地區，以及/或是最適合生態保護或恢復的地區。已在 EIR/EIS 定稿中對第 3.7 節進行更新，納入 BIO-MM#P1：為草原生態區（GEA）所受影響提供補償性緩解。



線和架空接觸網。管理局也考慮了第三種方法，即在草原生態區的敏感野生動物區域使用地下隧道。開鑿隧道是一種成本極高的方法，因為它比地上路堤或高架橋方法的成本更高，即使後者包括以隔音屏障或隔音罩進行的地上緩解措施。如在第 2 卷附錄 2-I 中討論的蒙特瑞走廊的隧道選項，明挖回填隧道選項的成本大約是高架橋選項的 2 倍，暗挖隧道選項的成本大約是高架橋選項的 2.5 倍。結果，由於成本原因，管理局認定聖華金河谷分段的隧道備選方案不可行。

- **其他高架橋段：**管理局也考慮了現有 Whitworth 路跨越式立體交叉（靠近 5 號州際公路加州公路巡警局[CHP]檢查/稱重站）的一個潛在高架過境點，以及 5 號州際公路西側的一個高架橋段，而不是路堤。與 EIR/EIS 草案中的平面和縱面定線相比，加州公路巡警局檢查/稱重站附近的平面定線只允許較低的高鐵輪廓，因此要求重新修建和重新調整 Whitworth 路的互通式立體交叉，這會對基本農田造成額外影響。5 號州際公路西側高架定線的影響和 EIR/EIS 草案中的平面和縱面定線類似，因此並未帶來任何環境優勢。因此，這個額外的高架線選項已被排除在進一步考慮之外，因為它並未減少與這條擬議定線相關的任何環境影響。

如在「SJM-Response-ALT-1：備選方案遴選和評估流程」中所述，NEPA 或 CEQA 不要求對 EIR 或 EIS 中的每一個單獨組合或備選方案進行評估。反之，這些法案要求對「合理範圍」的備選方案進行分析。正如十多年來備選方案開發和評估所顯示，管理局在整個聖荷西至美熹德專案路段考慮了非常廣泛的平面和縱面備選方案，包括聖華金河谷內的分段。

### 19.3.3 SJM-Response-ALT-3：否決備選方案 3

*意見提出者建議，管理局應該否決吉爾羅伊東站的位置。*

備選方案 3（包括吉爾羅伊以東的擬建車站）在第 2 章「備選方案」中做了詳細分析，是能夠滿足專案意圖和需求的可行備選方案。但如第 8 章所述，備選方案 4 是管理局的首選備選方案。

## 19.4 立體交叉

### 19.4.1 SJM-Response-GS-1：立體交叉要求

*意見提出者指出，管理局應該要求備選方案 4 的立體交叉版本，或將立體交叉作為緩解措施納入備選方案 4，以避免或減少專案對平交道車輛、自行車及行人穿行安全的影響、對應急回應時間和交通的延遲，以及噪音。*

EIR/EIS 詳細分析了四種備選方案。備選方案 1、2 和 3 在聖荷西和吉爾羅伊之間沒有任何平交道，而備選方案 4 將是平面的，高鐵列車將穿過許多平交道。相比之下，備選方案 1 和 3 主要是在聖荷西和吉爾羅伊之間的高架橋上，因此完全是立體交叉。備選方案 2 將在路堤上，並將包括現有平交道的立體交叉。因此，EIR/EIS 已考慮含有立體交叉的潛在備選方案。

### 立體交叉設計要求和相關環境影響

透過立體交叉將鐵路線與公路分隔開來，可大幅拓寬鐵路專案的覆蓋區。此外，在採取立體交叉的情況下，基礎設施的延伸範圍可遠遠超出單一道路交叉口，因為列車運行要求鐵路坡度變化必須是漸進的。<sup>4</sup>因此，如果地面道路彼此非常靠近地穿過鐵路線，那麼利用鐵路高程變化的任何立體交叉都可能需要在附近的所有平交道保持這種變化的高程（無論是在路面上方還是下方）。換而言之，在某些區域也許不可能只修建一座立體交叉，因為靠近平交道就意味著只要修建一座立體交叉，就需要修建多座其他立體交叉。這可能會增加立體交叉鐵路線的成本。它可能還會增加與路權收購、額外基礎設施和施工中斷相關的成本。

<sup>4</sup> 高鐵的豎曲線設計（管理局，2009 年）將這一設計限制在時速 125 英里下每 100 英尺 0.26% 至 0.4%（例如，100 英尺範圍內變化 0.26 到 0.4 英尺）。為 125 英里以上時速提供的豎曲線更為平緩，為 125 英里以下時速提供的豎曲線則較不平緩。

### 考慮含有立體交叉並能避免平交道影響的備選方案

EIR/EIS 草案已經納入了一個含有立體交叉的備選方案（備選方案 2），沿著與備選方案 4 相似的總路線，即從 Tamien 車站以南到吉爾羅伊以南。因此，備選方案 2 描述的是從蒙特瑞走廊穿過吉爾羅伊的備選方案 4 的立體交叉版本的环境影響。<sup>5</sup>儘管備選方案 2 包括從蒙特瑞走廊穿過吉爾羅伊的路堤設計，但在平交道為備選方案 4 添加立體交叉的潛在二次影響，可能和 EIR/EIS 草案中描述的南聖荷西、摩根山丘、聖馬丁和吉爾羅伊平交道及其附近的備選方案 2 相似。

備選方案 1 和 3 分析了高架橋，備選方案 2 分析了路堤和立體交叉。透過這種方法，EIR/EIS 已經考慮了那些將會避免平交道相關影響的備選方案。

### 備選方案 4 中與平交道相關的影響以及確定的影響緩解措施

EIR/EIS 草案分析了備選方案 4 在平交道增加高鐵列車的潛在影響，如下所示，但是未確定是否需要以立體交叉形式的額外緩解來解決平交道的相關影響。

#### 平交道安全

EIR/EIS 草案利用備選方案 4 分析了高鐵列車運行對平交道車輛、自行車和行人安全的影響，見第 3.11 節「安全與保全、影響 S&S#12」，從第 3.11 節第 66 頁開始。如在 EIR/EIS 草案中的討論以及在「SJM-Response-SS-1：平交道安全」的進一步闡述，在考慮了 Caltrain 走廊高鐵部分的專案安全改善以及走廊的現有和計畫安全改善之後，預計穿過平交道的高鐵列車平交道的增加不會對安全造成重大影響。因此在 EIR/EIS 中，沒有針對平交道安全提出緩解措施。

#### 應急回應

EIR/EIS 草案從第 3.11 節第 50 頁開始，利用備選方案 4 在第 3.11 節「影響 S&S#4」中分析關閉時間的增加對應急車輛回應時間的影響。如 EIR/EIS 草案所示，採取緩解措施之前，在南聖荷西、摩根山丘和吉爾羅伊的蒙特瑞走廊分段發現了應急車輛回應時間的嚴重延遲（大於 30 秒）。緩解措施 SS-MM#3 和 SS-MM#4 包括應急車輛檢測（在尚不具備應急車輛檢測的地方）和其他必要改善，以減少延誤，達到或小於 30 秒的延誤臨界值，其中可能包括交通號誌處的應急車輛搶佔設備，基於路線的交通號誌優先控制系統，應急車輛和公車隊繞行車道，道路通行能力，對平行於鐵路線的設施的運行改善以改善通往相鄰立體交叉平交道的通道，修建新的消防站以縮短在受影響區域的消防站回應時間，擴建現有消防站以縮短受影響地區的消防站回應時間，或增加合約規定的急救救護車服務以縮短受影響地區的急救救護車回應時間。EIR/EIS 草案確認，這些策略可將平交道的影響降至 30 秒延遲的臨界值影響水準以下。緩解措施 SS-MM#4 還包括一個備選方法，亦即管理局和一家當地機構可達成共同協議，由管理局向其他基礎設施專案（包括附近的立體交叉專案）支付替代金。這筆替代金將是管理局本應向上述一個或多個應急車輛優先處理策略提供的出資額。此外，僅就備選方案 4 而言，如果地方政府選擇不修建和營運新的或擴建的消防站，或是由高鐵提供施工/資本資金的其他改善，將有可能產生重大且不可避免的影響。在此情況下，已對 EIR/EIS 進行修訂，以特別提及某些特定車站的交通緩解措施，這些措施將會減少殘餘影響，但不一定會將影響降至不顯著的水準。儘管緩解措施 SS-MM#4 包括一個可能支持立體交叉專案的備用融資方法，但該措施並不要求立體交叉必須成為緩解措施的一部分，只是允許採取另一種方法。

#### 交通

EIR/EIS 草案利用備選方案 4 在第 3.2 節「交通，影響 TR#7」中分析了增加在平交道停車時間對相鄰/附近路口交通延誤的影響。緩解措施 TR-MM#1（如為 EIR/EIS 定稿進行的修訂，包括特定車站的交通緩解措施）提供了各種標準車輛通行能力增強措施，例如號誌的重新定時或添加、車道重調、道路/交叉路口拓寬，以及轉彎區域追加/增加（包括根據需要進行的路域收購）。緩解措施 TR-MM#1 不包括把立體交叉作為潛在的交通緩解選項。

<sup>5</sup>在蒙特瑞走廊北部，備選方案 2 包括聖荷西 Diridon 車站引道分段中的大量高架橋路段。因此，和備選方案 2 相比，聖荷西 Diridon 車站引道分段中備選方案 4 的立體交叉版本將明顯不同。

## 噪音

EIR/EIS 草案利用備選方案 4 在第 3.4 節「噪音和振動，影響 NV#2」中分析了高鐵列車喇叭噪音在平交道的影響。如在 EIR/EIS 草案中所述，備選方案 4 將會造成重大的（嚴重的）噪音影響，部分原因是聯邦鐵路管理局強制要求在穿越平交道時鳴笛。緩解措施 NV-MM#3 至 NV-MM#7 包括旨在減少噪音影響的各種方法，包括可能的隔音屏障、隔音材料、列車車輛噪音規範、特殊軌道工程、額外的設計級別措施，以及與當地司法轄區進行合作（如果他們感興趣並持支持態度），支持他們建立靜區。這些緩解措施將會減少但不會消除所有嚴重的噪音影響，其中包括與平交道列車喇叭噪音相關的一些嚴重噪音影響。在 EIR/EIS 中，立體交叉未被確認為噪音影響的一個潛在緩解措施。

### 平交道影響因素摘要

總之，EIR/EIS 沒有確認緩解平交道安全影響的必要性，描述了可在沒有立體交叉的情況下緩解應急車輛回應時間受到的影響，同時指出可以制定備選融資安排以支持其他立體交叉專案，而且不包括作為潛在交通或噪音緩解選項的立體交叉。

### 立體交叉的優勢和成本

管理局認為，立體交叉有潛在優勢，但會使專案成本變得過高。立體交叉的一些潛在優勢包括消除火車與車輛、行人和自行車的潛在碰撞；為駕駛者節省延誤成本和時間；節省（來自排隊車輛空轉的）燃料和污染緩解成本；以及改善緊急通道。立體交叉的一些潛在缺點包括資金成本高、施工期間的道路封閉和交通中斷、大量的路域收購、全壽命週期維護成本、高架結構高度產生的美學顧慮以及空間密集型設計。因此，在做出決策時，相關機構和司法轄區需要嚴謹評估成本和收益。為了做出決定，應該進行詳細調查，包括物理可行性研究；考慮土地使用權；以及環境、安全和其他相關顧慮（Gitelman 等，2006 年）。

立體交叉專案的總成本取決於以下幾個相關因素：

- 立體交叉的具體位置
- 道路幾何學、公用事業位置和深度
- 毗鄰車站和現有軌道
- 其他相關因素，如土壤品質、周圍土地利用等。

聖布魯諾立體交叉專案在聖馬刁縣的三個平交道修建立體交叉，共計耗資 1.47 億美元，即每個平交道耗資大約 5000 萬美元。該專案於 2014 年 4 月完工，資金來源於一系列的提案 A 稅金、州基金和聯邦基金（聖馬刁縣交通區，2011 年）。聖布魯諾立體交叉專案需要重新安置下水道、臨時封閉街道、深開挖和土壤運輸、旨在施工區域周圍提供繞道的臨時軌道（即淺灘軌道）、修建和維護臨時車站、拆除路邊停車場，以及調整列車運行。所有這些因素構成了專案的總成本。第 25 大道立體交叉專案包括聖馬刁市的三個立體交叉，成本共計 1.8 億美元，即每個平交道大約 6000 萬美元（Caltrain，2020 年）。聖荷西市在就 EIR/EIS 草案提交的意見中估計，根據這一具體設計，在蒙特瑞走廊三個平交道（Blanchard 路、Skyway 大道和 Chynoweth 大道）修建立體交叉的成本將在 4 億（將鋼軌升至街道上方）到 14 億美元（將鋼軌降至街道下方的深溝）之間，這顯示每個平交道的成本在 1.33 億至 4.5 億美元之間。一般而言，在城市地區更大和更複雜道路修建立體交叉的成本將會遠高於在城市以外較小道路修建立體交叉的成本。

整體而言，立體交叉是一種代價高昂的緩解策略。使用每個平交道 7500 萬至 1.5 億美元的平均假設成本，根據備選方案 4 在聖荷西和吉爾羅伊之間的 29 個平交道修建立體交叉，可能會額外花費 21.75 億至 43.5 億美元。<sup>6</sup>根據特定車站因素，立體交叉的成本有時可能超過 1.5 億美元，因此這一估計可能不足。此外，將立體交叉納入聖荷西至美熹德專案路段的平交備選方案將會給毗鄰的三藩市至聖荷西專案路段開創一個先例，該路段有額外 39 個平交道；如果使用上述成本範圍，這些

<sup>6</sup> 如 EIR/EIS 草案第 6 章「專案成本和營運」所述，備選方案 2 的資本成本（以 2018 年固定美元計算）估計為 208 億美元，而備選方案 4 的資本成本為 165 億美元，相差 43 億美元。這個差異主要但不完全是因立體交叉的成本造成的。



立體交叉可能會增加 29.25 億至 58.5 億美元的額外成本，兩個專案路段的總成本為 51 億至 102 億美元，高於兩個專案路段中所包含的平交備選方案的目前估計成本。

正如在「業務計畫」中所述，管理局尚未獲得修建整個一期系統的資金，其中包括聖荷西至美熹德專案路段以及三藩市至聖荷西專案路段。成本始終並將繼續是整個高鐵專案的一個主要關注點。鑒於和立體交叉相關的高成本和中斷，管理局不能將立體交叉作為聖荷西至美熹德專案路段（或三藩市至聖荷西專案路段）備選方案 4 的緩解措施的一部分。

### 管理局承諾與合作夥伴共同致力於單獨的立體交叉努力

但是，如果最終選擇了備選方案 4，管理局將與地方司法機構、交通融資機構、州和聯邦機構合作，在資金到位時支持社區發起的立體交叉努力。管理局還將與地方、州和聯邦的合作夥伴進行合作，以確定要在資金到位時實施立體交叉工程的優先事項。這個過程將包括與自行實施立體交叉專案的地方司法轄區合作，以使本高鐵專案盡可能不與未來的立體交叉努力產生衝突。最後，管理局還將與其他鐵路方合作，在機會出現時從多個來源尋求資金參與。

## 19.5 交通標準答覆

### 19.5.1 SJM-Response-TR-1：針對交通影響的特定車站緩解措施

意見提出者指出，EIR/EIS 應該包括針對已確定交通影響的特定車站緩解措施，並應分析特定車站交通緩解措施的潛在次生環境影響。

如 EIR/EIS 草案所述，依據參議院 743 號法案以及 2018 年 12 月在 CEQA 指南中做出的相關變更，根據 CEQA，交通延誤或擁堵（通常使用服務水準（LOS）進行衡量）不再被視為重大環境影響。反之，2018 年 CEQA 指南的更新內容要求把車輛行駛里程（VMT）分析作為評估交通指標的最適當方法，而且 EIR/EIS 草案分析了該專案帶給 VMT 的影響。由於根據 CEQA，交通延誤或擁堵不被視為重大環境影響，因此根據 CEQA，與要求維持特定服務水準或解決其他交通延誤擁堵問題的當地計劃或政策存在衝突的任何專案，也不再被視為重大影響。因此，對於那些被認為不重要的影響（如交通延誤或擁堵），CEQA 一般不要求確定緩解措施，也不要求為特定車站確定緩解措施。

但 EIR/EIS 草案確實分析了與 NEPA 要求相關的交通延誤/擁堵，包括緩解不利影響。EIR/EIS 草案評估了在下列影響下，交通延誤/擁堵對交叉路口、道路和高速公路段的臨時和永久影響：影響 TR#1：臨時道路封閉、遷移和改造對主要道路、高速公路和交叉路口造成的臨時擁堵/延誤後果；TR#2：施工車輛對主要道路、高速公路和交叉路口造成的臨時擁堵/延誤後果；TR#3：永久道路封閉和遷移對高速公路和道路造成的永久延誤/擁堵後果；TR#4：永久道路變更對交叉路口造成的永久延誤/擁堵後果；TR#6：對高速公路營運的持續永久延誤/擁堵後果；以及 TR#7：對交叉路口營運的持續永久延誤/擁堵後果。第 2 卷附錄 3.2-A「道路、高速公路和交叉路口交通資料」詳細披露了專案備選方案產生的特定服務水準/延誤影響。

在 EIR/EIS 草案「緩解措施 TR-MM#1」中確定了針對已確定交通延誤/擁堵影響的緩解措施。緩解對高速公路運行的永久擁堵/服務水準影響（備選方案 1、2 和 3）可包括拓寬高速公路和修建快車道，如在大都會交通委員會地區交通計畫中確認的緩解措施。為解決永久道路封閉和遷移（所有備選方案）、增加平交道停車時間以及高鐵車站出入車流量對交叉路口運行造成的永久擁堵/服務水準影響而採取的緩解措施，可包括各種標準車輛通行能力增強措施的一種或多種組合。因此，緩解措施 TR-MM#1 確定了一系列潛在緩解策略，用於解決交叉路口、道路和高速公路交通延誤/擁堵影響；但是 EIR/EIS 草案並未明確 TR-MM#1 在特定車站的具體應用。

為答覆相關意見，管理局做了進一步分析，制定了特定車站緩解措施，以減少在 EIR/EIS 中確認的不良交通影響。管理局也於 2021 年 2 月制定了《採取交通緩解措施決策指南》（管理局，2021 年，如 EIR/EIS 定稿第 3.2 節所述）。該《指南》描述 NEPA 關於分析交通影響和考慮緩解措施的要求，並且提供了考慮和選擇交通緩解措施的標準。確定了緩解措施的五個篩選標準：

- 措施不會導致車輛行駛里程（VMT）增加；
- 措施不會與參議院 743 號法案的目標相抵觸；

- 項措施對社區的破壞性並不比交通影響本身更大；
- 措施不會造成無法緩解的次生環境影響；以及
- 管理局已經確認措施切實可行。

管理局對使用這些標準確定的潛在特定車站緩解措施進行了篩選評估，結果取消了部分緩解措施，不再進一步考慮。篩選評估被納入新的附錄 3.2-C「特定車站交通緩解措施的篩選評估」，該附錄描述了被考慮的緩解措施，介紹了篩選評估，並且明確哪些措施通過篩選、哪些措施沒有通過篩選（以及為何沒有通過篩選）。篩選後，針對不同備選方案確定了特定車站緩解措施，如下所示：備選方案 1（22 項措施）；備選方案 2（26 項措施）；備選方案 3（21 項措施）；和備選方案 4（15 項措施）。這些措施已被增至第 3.2 節「運輸」（第 3.2.7 節「緩解措施」和第 3.2.8 節「NEPA 備選方案比較的影響摘要」）中。已對第 3.2 節進行修訂，以說明實施被考慮緩解措施對不利交通影響帶來的潛在影響。或是，與未採取緩解措施的不利交通影響相比，實施已確定緩解措施會帶來以下潛在變化：備選方案 1（對比 49 個交叉路口和 23 個實施緩解措施的交叉路口的不利影響<sup>7</sup>；備選方案 2（對比 55 個交叉路口和 24 個實施緩解措施的交叉路口的不利影響）；備選方案 3（對比 44 個交叉路口和 23 個實施緩解措施的交叉路口的不利影響）；備選方案 4（對比 32 個交叉路口和 22 個實施緩解措施的交叉路口的不利影響）。一些緩解措施將會用於多個交叉路口。在部分交叉路口，有些緩解措施會將不利影響降至 EIR/EIS 分析中使用的不利影響標準以下；有些緩解措施不會產生這種降低（所有緩解措施都會減少交叉路口延誤，但有些緩解措施不會充分減少延誤，使之低於「第 3.2.4.4 節：NEPA 影響評估方法」的不利影響標準）。

如 EIR/EIS 草案第 3.2.7 節「緩解措施」所述，根據位置和設計，交通緩解措施可能產生重大次生環境影響，包括施工對道路和鐵路運行的干擾，以及施工噪音、空氣污染物排放、視覺美感變化、路域徵用、住宅和商業開發的搬遷、鼓勵無序成長以及相關的車輛行駛里程（VMT）和空氣污染物/溫室氣體排放、阻止緊湊可步行的以公共交通為導向的（TOD）開發、侵佔公共公園和開放空間、移除樹木和植被以及對地下水的影響。已對 EIR/EIS 草案中的一般分析進行修訂，以評估 EIR/EIS 定稿第 3.2.7 節「EIR/EIS 定稿中的緩解措施」中所包含的特定車站交通緩解措施的潛在次生環境影響。由於篩選標準之一是所考慮的緩解措施不應產生不可緩解的次生環境影響，因此 EIR/EIS 定稿中提出的緩解措施不會產生新的重大影響，也不會比 EIR/EIS 草案中提出的影響嚴重得多。

CEQA 和 NEPA 的緩解要求是不同的。雖然 CEQA 要求領導機構確定並採取切實可行的緩解措施（除非存在壓倒性條件），但是 NEPA 僅要求聯邦領導機構確定所有相關和合理的緩解措施，而不是要求聯邦領導機構採取緩解措施。同樣，CEQA 不要求確定交通延誤/擁堵影響的緩解措施，因為根據 CEQA，交通延誤/擁堵影響並不重要。因此，對於 EIR/EIS 定稿中包含的 NEPA 特定車站交通緩解措施，作為聯邦領導機構，管理局可以選擇是否採取緩解措施。

## 19.5.2 SJM-Response-TR-2：施工交通和停車管理詳情

一些意見提出者提問高鐵專案的施工階段將會如何影響公路；當地道路；自行車、行人和公共交通；以及路邊和非路邊停車設施。這些意見的顧慮是對專案施工階段的定義不夠詳細，以至於無法進行適當的環境審查（例如，必要臨時車道封閉的數量、範圍、持續時間和規模）。這些意見還質疑為評估專案施工期間影響而提供的分析和環境審查的詳細程度。

EIR/EIS 草案以目前水準的專案設計和定義來評估專案施工期間的狀況和潛在影響，足以進行環境分析。在專案前的初步設計水準上，許多的施工結果是可以合理假設的，而且已在 EIR/EIS 草案第 3.2 節「交通」中進行確認和評估。例如，儘管目前尚未確定承包商對任何既定道路封閉的精確時間分段，但所有四個備選方案的施工可能都涉及對 280 號州際公路進行有限次數的全週末封閉，以便修建或拓寬道路交叉口。類似地，備選方案 1、2 和 3 將需要在專案施工期間暫時縮窄 Monterey 路，並失去左轉通道。這些與臨時施工相關的潛在影響已經確定，並在 EIR/EIS 草案中進行了評估

<sup>7</sup> 本 EIR/EIS 用來根據 NEPA 確認「不利交通影響」的標準，在第 3.2 節「交通」的第 3.2.4.4 節「NEPA 影響評估方法」中進行了討論。



和披露。然而，鑒於專案的現行設計水準，目前尚未確定專案施工的某些其他要素；個別工程公司和承包商將會選擇不同的專案執行方式，而且需要在施工手段和方法上獲得一定程度的靈活性。在 EIR/EIS 草案內對這一過程和專案施工技術進行了描述和討論。

為了向未來的工程師和承包商提供實施靈活性，同時確保在 EIR/EIS 中披露所有專案影響，該專案包括「影響避免和最小化功能」（IAMF），以減少施工期間對交通和停車的影響。這些「影響避免和最小化功能」要求承包商制定並實施旨在儘量減少或避免潛在施工影響的規劃和行動。「影響避免和最小化功能」包括實施施工時間、為施工車輛指定停車位、維護專案施工期間特殊活動的卡車路線和施工、維護自行車和行人通道、保護貨運和客運鐵路服務、維護公共交通通道，以及符合交通設施的設計標準和指南。所有的專案「影響避免和最小化功能」都被納入 EIR/EIS 草案第 2 卷附錄 2-E「專案影響避免和最小化功能」。TR-IAMF#1-#9 和 #11 和該意見最相關。

「影響避免和最小化功能」是被視為專案一部分的專案功能。管理局和聯邦鐵路管理局承諾把符合全州計畫 EIR/EIS（管理局和聯邦鐵路管理局，2005 年，如 EIR/EIS 草案第 3.2 節「交通」所述）的計劃性「影響避免和最小化功能」、灣區至中央谷地最終計畫「影響避免和最小化功能」（管理局和聯邦鐵路管理局，2008 年，如「影響避免和最小化功能」草案第 1 章所述）以及在 2012 年部分修訂的 EIR 定稿（管理局，2012 年，如 EIR/EIS 草案第 2 章所述）整合到高鐵專案中。如 EIR/EIS 草案第 S.6 節「避免影響和最小化特徵」和第 3.2.4.2 節「避免影響和最小化特徵」所述，這些特徵已被納入專案，成為專案的一部分。管理局將在專案設計和施工期間貫徹這些功能，以避免或儘量減少影響。

EIR/EIS 草案第 3.2 節評估了高鐵專案和施工有關的影響，詳細程度足以按照 CEQA 和 NEPA 進行環境分析。EIR/EIS 草案根據承包商採取的最終手段和方法，描述並評估了潛在施工影響的可能類型、幅度及範圍。專案包括旨在指導承包商並為其設限的「避免影響和最小化特徵」，以確保除了 EIR/EIS 中披露的影響之外，高鐵專案不會產生和施工相關的其他影響。

至於影響 TR#1、TR#2、TR#8 和 TR#17，EIR/EIS 認為，根據 CEQA，這些影響將不太顯著，這是基於所提供的影響分析和證據做出的正確判斷。關於影響 TR#10、TR#11 和 TR#20，EIR/EIS 認為，根據 CEQA，這些影響將是重大的，這是基於所提供的影響分析和證據做出的正確判斷。請參考 EIR/EIS 表 3.2-23，獲取和這些施工影響相關的 NEPA 調查結果摘要。整體而言，本專案的備選方案被認為會在施工期間會產生類似的總體 NEPA 影響，其中備選方案 4 的影響最小，備選方案 2 的總體影響可能最大。

### 19.5.3 SJM-Response-TR-3：閘門關閉時間計算詳情

一些意見提出者要求在 EIR/EIS 草案關於備選方案 4 的交通影響分析中提供關於假設列車數量和閘門關閉時間計算的更多詳情。也提出了閘門關閉時間和相關交通分析所涵蓋的列車總數及其所用假設方法的問題。

平交道交通運行分析採用微模擬模型，考慮了車輛流量、交通號誌定時參數、平交道列車數量、閘門關閉時間和交通號誌搶佔模式（如果號誌位於平交道附近且具有搶佔系統）。

根據公佈的未來概念進度表，將每高峰小時的列車數量輸入微模擬模型，和為半島走廊電氣化專案批准的 EIR 定稿中使用的方法保持一致（半島走廊聯合權力委員會，2015 年，如 EIR/EIS 草案第 3.2 節「交通」所述）。研究區域內現有條件下的 Caltrain 服務包括上午和下午高峰時段的三趟僅高峰方向列車，以及 Tamien 和聖荷西 Diridon 車站之間的有限服務（每個高峰時段 2 至 3 趟列車）。未來的 Caltrain 服務假設包括拓展聖荷西 Diridon 車站以南的服務，以納入吉爾羅伊車站和聖荷西 Diridon 車站之間每小時 3 至 4 趟高峰方向列車。Diridon 和吉爾羅伊之間的概念進度表考慮了 Caltrain 的運行情況。根據這一概念進度表，未來高鐵服務假設包括每方向每小時 8 趟列車（每小時共計 16 趟列車）。在收集現有條件資料的數天和數週內，觀察到走廊內的貨運服務是有限的，因此與客運列車流量相比，高峰時段的貨運服務被認為可以忽略不計（在為專案收集資料期間，未在工作日高峰時段觀察到貨運列車活動）。請參考 EIR/EIS 草案第 3.2.6.6 節「貨運鐵路服務」，瞭解關於專案路段內目前和預測貨運鐵路活動的進一步討論。專案路段內的貨運鐵路活動主要發生在工作日早晚高峰時段之外，因此與高峰時段交通分析無關。

在未來條件下，走廊中的大量列車可能導致（方向相反的）兩列火車在平交道相互通過的地方發生平交道事故。微模擬建模中使用的概念進度表，透過在每列列車的行駛方向上對每列列進行建模，反映這種「2 對 1」的平交道事故可能性。如果兩列列車在一次平交道事件中相互通過，則建模平交道處的閘門應保持關閉狀態，而且附近的任何交通號誌都應保持搶佔模式，直到第二列列車通過。該分析反映了 2 對 1 事件如何影響閘門關閉事件和交通號誌搶佔事件的數量及持續時間。最終，由於列車重疊，這些 2 對 1 事件減少了高峰時段平交道閘門的關閉時間（儘管實際的 2 對 1 事件本身會導致該特定時間的閘門關閉時間更長）。

微模擬模型的一個關鍵輸入是單一列車事件的平均閘門關閉時間。由於物理基礎設施和車站的存在，列車在整個系統中以不同的速度行駛（列車進出車站時以較低的速度行駛）。這個資料點是利用舊金山至聖荷西專案路段的模型閘門關閉時間資訊開發的；聖荷西 Diridon 車站和吉爾羅伊車站附近的平交道使用了來自三藩市米慎灣平交道的資料（三藩市至聖荷西專案路段平均閘門關閉時間最長的 Caltrain 軌道平交道），而所有其他平交道使用舊金山和聖荷西之間平交道平均閘門關閉時間的第 95 百分位數。使用平交道目前閘門關閉時間的相關資料，結合其他因素如列車速度、車站位置、軌道曲率以及其他特徵，計算了各個平交道位置的預期閘門關閉時間。在分析中使用了以下閘門關閉時間假設：

#### 平交道單列列車閘門關閉時間值

計算方法	單列列車閘門關閉時間值	平交道
所有三藩市至聖荷西平交道的第 95 百分位數	0:00:54	未在下面註明的所有平交道
一般的米慎灣（三藩市）平交道	0:01:08	Virginia 街、Auzerais 大道、IOOF 大道、Lewis 街、Martin 大道、第 6 街、第 7 街、第 10 街、Luchessa 大道

三藩市至聖荷西專案路段在非車站附近平交道的平均單列列車閘門關閉時間少於 44 秒。因此，使用第 95 百分位數閘門關閉時間至少會使預期單列列車事故閘門關閉時間增加 10 秒。在一個高峰小時內，該假設在建模中增加了 200 秒的閘門關閉時間，超出了通常預期的時間。

## 19.6 公用事業和能源標準答覆

### 19.6.1 SJM-Response-PUE-1：主要和高風險公用事業/公用事業基礎設施

意見提出者指出需要重新安置的公用事業基礎設施，包括公共飲用水供應井和泵站。但在 EIR/EIS 草案第 3.6 節「公用事業和能源」以及第 2 卷附錄 3.6-A「公用事業和能源設施」中，這些公用事業基礎設施未被認定為主要公用事業。意見提出者詢問管理局將利用哪些程序來確定並重新安置/保護公用事業，並詢問管理局是否會遵守特定的地方條例以及地方政府關於大型和小型公用事業重新安置/保護的其它要求。

主要公用事業在 EIR/EIS 草案第 3.6.1 節「導言」中有明確定義，並且包含在 EIR/EIS 草案第 2 卷附錄 3.6-A。作為「專案定義的初步工程」（足以披露高鐵專案環境影響的環境分析和文件記載）的一部分，管理局已做出合理努力，確定專案覆蓋區內所有公用事業的位置。

已在 EIR/EIS 定稿中對第 3.6 節和附錄 3.6-A 進行更新，將意見提出者提供的適用資訊包括在內。此外，對影響 PUE#4 進行修訂，將地下水井和泵站包括在內。為防止公共（和私人）供水系統中斷，管理局將確保在廢棄和拆除現有水井之前修建備用井並使其發揮功能。如在「SJM-Response-PUE-2：與地方政府實體和公用事業所有者的協調」所描述，管理局也積極與公用事業所有者合作，將其他現有和規劃公用事業納入專案最終設計。

## 19.6.2 SJM-Response-PUE-2：與地方政府實體和公用事業所有者的協調

一些意見提出者要求管理局在解決施工對當地政府設施的影響或重新安置公用事業時遵守當地採用的相關要求。

如 EIR/EIS 草案第 3.6.3 節「與規劃和法律的一致性」所述，管理局是一個州立機構，因此無需遵守當地土地使用和分區條例；但是管理局一直致力於高鐵專案的設計和施工，以便高鐵專案符合當地的土地使用條例。在專案 EIR/EIS 草案階段的備選方案分析和制定過程中，管理局與當地政府實體和公用事業所有者進行協調。管理局將在最終設計和工程階段繼續進行這種協調。在推進專案實施的過程中，管理局利用諒解備忘錄（MOU）和合作協議，與高鐵沿線每個分段的地方政府實體建立工作關係。同樣的，管理局也利用和公用事業公司達成的主協議，其中規定了工作關係以及關於如何重新安置現有受影響公用事業的條款。與當地政府機構和公用事業公司簽訂的公用事業協議/任務訂單規定了重新安置或保護現有受影響設施或公用事業的條款及精確標準，並規定了雙方在工程設計、施工、成本、發票程序和協調方面的義務。這些協議也規定了協議各方對當地政府實體或公用事業公司在設計開發過程中扮演的諮詢和審查角色的共同期望。

在管理局即將完成最終設計之前，在公用事業或市政服務提供者分享所選備選方案對其現有設施影響的資訊之前，許多具體的公用事業連接問題和重新安置地點是無法知曉的。在制定最終設計的過程中，管理局將與公用事業所有者及當地行政區和機構進行協調，以完善這些資訊。將在最終設計階段確定和評估其他公用事業和設施。最終設計的制定將會遵循所有適用的州法律，要求在開始地面干擾活動之前，對施工範圍內的地下公用事業使用公用事業定位服務和手動探測。管理局將在專案備選方案的最終工程設計和施工期間與公用事業所有者協調，以拆除、重新排列、重新安置或以其他方式改造路域內的公用事業，或在路域內進行保護或廢棄。請參考 EIR/EIS 草案第 2 卷附錄 2-E 中的 PUE-IAMF#3 和 PUE-IAMF#4。

管理局採用行業標準做法來處理地方政府和公用事業公司的設施和公用事業。管理局通常會確保整個地方政府/公用事業公司的設施和公用事業在重新安置或受到影響之前以實質上相同的方式運行。管理局通常也會確保設施和公用事業的重新安置或維修/更換設計符合當地政府實體或公用事業公司（如適用）在特定時間點（通常是協議執行時間或最終設計階段）發佈的（如果未發佈，則是制定的）設計標準，並接受管理局對重新安置或更換是否已實現改善或某種程度成本分攤的評估。

## 19.7 生物資源標準答覆

### 19.7.1 SJM-Response-BIO-1：土狼谷和帕切科山口的野生動物連通性

意見提出者表達顧慮，即 EIR/EIS 草案錯誤地認定，鐵路對土狼谷和帕切科山口地區野生動物連通性的影響並不顯著。

管理局不同意意見提出者的說法，即在應用設計特徵和緩解措施後，對土狼谷和上帕加羅/索普湖地區至帕切科山口會有重大影響。專案設計包括土狼谷的野生動物地下通道、索普湖的高架橋和改良水平衡特徵，以及帕切科山口的隧道，以避免和盡量減少對野生動物運動的影響。土狼谷野生動物過境點的設計盡可能達到了文獻和交通設計指南中公佈的設計標準（Clevenger 和 Huijser，2011 年；Kirkland 和 Strohl，2011 年；Klafki，2014 年；Cypher，2010 年；Cypher 等，2013 年；美國魚類及野生動植物管理局，2012 年；Cain 等，2003 年；Ng 等，2004 年；Gordon 和 Anderson，2003 年；以及 Dodd 等，2007 年，如《野生動物走廊評估報告》表 7-1 所示[管理局，2020 年，附錄 C，如 EIR/EIS 草案第 3.7 節「生物和水生資源」所述]），並與以下野生動物遷徙利益相關者和專家進行協調：聖克拉拉谷開放空間管理局（SCVOSA）、大自然保護協會、半島開放空間信託、聖克拉拉谷棲息地管理局（SCVHA），以及野生動物通道（Pathways for Wildlife）。

第 3.7.8 節「緩解措施」描述為補償對生物資源所受影響而制定的緩解措施。與野生動物過境點相關的措施包括但不限於：

- 帕切科山口西部未被納入該設計的額外野生動物過境點



行動類型 <sup>1</sup>	行動聲明 <sup>2</sup>	功能 <sup>3</sup>	衝突可能性評估
管理	GRASS-1. 繼續或引入以各種放牧方式放牧的牲畜和本地食草動物（例如麋鹿）。	A	該行動僅會發生於保護區系統的土地，不會發生在本專案範圍內將會發生在帕切科溪區域開放空間保護區內，本專案將會產生臨時和永久影響。針對這些影響的補償性緩解將會解決因此沒有潛在衝突與行動 GRASS-1 的潛在衝突。
管理	GRASS-4. 在保護區系統中選擇種植本地雜草和禾草。	A	該行動將會發生在帕切科溪區域開放空間保護區內，本專案將會產生臨時和永久影響。針對這些影響的補償性緩解將會解決該行動僅會發生於保護區系統的土地，不會發生在本專案範圍內，因此沒有與行動 GRASS-4 的潛在衝突。
管理	GRASS-6. 在目前尚未利用的地方引入牲畜放牧，並盡量減少與所涉及活動的衝突，減少目前將地鼠排除在外的植被覆蓋和生物量，並鼓勵地鼠在保護區系統內的新區域定居。	A	該行動將會發生在帕切科溪區域開放空間保護區內，本專案將會產生臨時和永久影響。針對這些影響的補償性緩解將會解決該行動僅會發生於保護區系統的土地，不會發生在本專案範圍內，因此沒有與行動 GRASS-6 的潛在衝突。
管理	GRASS-9. 建立和維護人工洞穴，鼓勵地鼠在不可能建立定居點的地方或在其棲息地自然建立之前的過渡期內建立聚居點。	A	該行動將會發生在帕切科溪區域開放空間保護區內，並有可能發生在帕加羅牧場內。針對這些影響的補償性緩解將會解決該行動僅會發生於保護區系統的土地，不會發生在本專案範圍內，因此沒有與行動 GRASS-9 的潛在衝突。
管理	OAK-1. 在低密度橡樹林地進行規定燒荒，增強橡樹下的生態群落並減少非本地和侵入性草地覆蓋物，以及鼓勵本地林下植被和橡樹幼苗的生長。	A	如果該行動是在受專案直接影響的保護區土地內實施，針對這些影響的補償性緩解措施將會解決該行動不包括量化績效目標，因此本專案的備選方案將不會與行動績效的潛在衝突。
管理	POND-13. 開挖部分池塘以提供更深的池塘，供加州紅腿蛙成蟲、亞成蟲和西池海龜使用，同時保持淺水區，為加州紅腿蛙蝌蚪、加州虎螯蝦幼蟲和西池海龜幼體提供飼養棲息地。	A	如果該行動是在受專案直接影響的保護區土地內實施，針對這些影響的補償性緩解將會解決該行動僅會發生於保護區系統的土地，不會發生在本專案範圍內，因此沒有與行動 POND-13 的潛在衝突。

### 19.7.3 SJM-Response-BIO-3：土狼谷野生動物過境點

意見提出者表示，對土狼谷野生動物過境點的描述不足以確定它們是否有效。他們還表示，過境點對這些動物而言太小、太長和/或太暗，以至於它們無法看到另一邊。意見提出者也擔心擬建野生動物過境點可能會干擾已經規劃的野生動物過境點。

野生動物過境點的位置、高度、長度和寬度在工程圖紙中進行了描述（第 3 卷「專案設計記錄的初步工程」）。野生動物過境點的尺寸資訊請見《野生動物走廊評估報告》表 7-1 摘要的已發佈特定遷徙種群最小和推薦過境點尺寸（管理局，2020 年，《野生動物走廊評估報告》附錄 C，如 EIR/EIS 草案第 3.7 節「生物和水生資源」所述）。此外，《野生動物走廊評估報告》附錄 J「推薦設計改善位置和尺寸」包括對所需設計特徵的描述，例如在文獻中展示的底物和出入口覆蓋物，以改善每個遷徙種群對過境點的使用。在土狼谷，野生動物過境點的選址請見《土狼谷景觀廊道》中提出的野生動物過境點位置（聖克拉拉谷開放空間管理局，2017 年，如 EIR/EIS 草案第 3.7 節「生物和水生資源」所述）以及在幾年中和參與制定該計畫的發起人及利益相關者（聖克拉拉谷開放空間管理局、大自然保護協會、半島開放空間信託、野生動物通道等）舉行的多次會議。在這些會議中，管理局與當地野生動物遷移利益相關者合作，以盡可能最佳化土狼谷野生動物過境點的選址和設計。

關於對已規劃野生動物過境點的潛在干擾，管理局不瞭解在土狼谷修建野生動物過境點的任何現有建設或資金計畫。管理局知道 Penrod 等（2013 年，如 EIR/EIS 草案第 3.7 節所述）建議在梅特卡夫峽谷公路修建一座野生動物立體交叉橋，也知道《土狼谷景觀廊道》為野生動物過境點提議的「路線圖」（聖克拉拉谷開放空間管理局，2017 年，如 EIR/EIS 草案第 3.7 節所述）。管理局接納了在《土狼谷景觀廊道》中提議的野生動物過境點，而提議在梅特卡夫峽谷或貝利公路修建的陸橋目前仍然是渴望和推測，因為陸橋沒有環境許可文件或指定資金。EIR/EIS 第 3.7.7.9 節「棲息地保護計畫」評估了擬議專案對全面實施《土狼谷景觀廊道》的影響。該分析得出的結論是，雖然作為景觀的一個新的基礎設施，高鐵將會增加《土狼谷景觀廊道》中提議的平交道的複雜性和設計（聖克拉拉谷開放空間管理局，2017 年，如 EIR/EIS 草案第 3.7 節所述），但高鐵的存在不會妨礙任何平交道的修建，也不會造成將會導致平交道無法發揮作用的設計變更。

BIO-MM#78「在帕切科山口西坡路堤建立野生動物過境點」要求沿帕切科山口西側 2.5 英里的地面鐵路設定四個地下通道，以補償該區域野生動物遷移遭受的損失。《野生動物走廊評估報告》附錄 J 提供了四個所需過境點的擬定位置和坡度的橫截面草圖。過境點尺寸（寬度、高度和長度）符合《野生動物走廊評估報告》表 7-1 中所示的建議設計尺寸，適用於該地區已知存在的所有遷移種群，包括以山獅和圖勒麋鹿為代表的高開放性和極高開放性遷移種群。然而，由於 152 號州道下的過境點在現有條件下已不太可能用於高移動性和高開放性物種，因此高鐵下的過境點也可能如此。如果這兩個種群/物種要避開這些過境點，那麼影響仍被認為不顯著，因為有可能繞開這個地面路段的行程，也因為失去進入 152 號州道和鐵路平面路段之間的一小部分草地的通道並不會大幅降低這兩個物種的覓食或繁殖潛力或成功率。

### 19.7.4 SJM-Response-BIO-4：草原生態區邊界

一些意見提出者聲稱，EIR/EIS 草案錯誤地界定了草原生態區（GEA）的邊界，未能正確確認、描述和劃分草原生態區。一些意見提出者還指出，草原生態區的邊界通常與聯邦政府指定的草原野生動物管理區（GWMA）一致。草原野生動物管理區（GWMA）於 1979 年根據《候鳥保護法案》建立，面積大約是 131,000 英畝。一些意見提出者也指出，根據 1971 年簽署的國際條約《拉姆薩國際重要濕地公約》（《拉姆薩公約》），草原生態區被指定為具有全球重要性的濕地。最後，一些意見提出者斷言，使用奧杜邦草原生態區重要鳥類區對草原生態區進行定義太過狹隘，導致對各種生物資源（包括保護地役權）的分析存在缺陷。

管理局已在 EIR/EIS 定稿中澄清了對於草原生態區的描述。如 EIR/EIS 定稿所述，草原生態區的官方邊界和草原生態區的總面積有一些混淆。管理局指出，該地區的歷史、土地使用和所有權很複雜。「草原生態區」一詞的首次使用似乎來自 1971 年簽署的《拉姆薩公約》。根據《拉姆薩公約》的定義，草原生態區（場址#1451）的範圍大約為 160000 英畝（拉姆薩場址資訊服務處，2020 年）。



「洛斯巴諾斯野生動物區」占地約 3000 英畝，是該地區的第一個保護區，早於《拉姆薩公約》。1929 年，它先被加州漁獵委員會收購，後於 1954 年被漁獵委員會指定為野生動物保護區。根據《拉姆薩公約》指定草原生態區後，加州漁獵委員會於 1973 年在根據《拉姆薩公約》界定的草原生態區邊界內建立了「沃爾特野生動物保護區」。「沃爾塔野生動物保護區」是在該地區設立的第一個指定野生動物保護區，保護面積約 3800 英畝。

1979 年，美國魚類和野生動植物管理局建立了草原野生動物管理區（GWMA），其中包括已購買永久保護地役權的私有土地（美國魚類和野生動植物管理局，2020 年）。草原野生動物管理區（GWMA）是根據《候鳥保護法案》建立的，該法確定了一個程序，以批准內政部長建議用候鳥保護基金收購的區域。無法確定在 1979 年被指定為草原野生動物管理區的區域邊界；然而，截至候鳥保護委員會 2018 會計年度年度報告，草原野生動物管理區內受保護的總英畝數（土地所有權、地役權/租賃、其他）為 94997 英畝（美國魚類和野生動植物管理局，2020 年）。草原野生動物管理區的邊界與根據《拉姆薩公約》指定的草原生態區不完全相同，但大體相似。

1992 年，加州魚類和野生動物委員會建立了北草原野生動物區，其中包括三個區域（China Island、Gadwall 和 Salt Slough），面積約 7400 英畝，也位於《拉姆薩公約》界定的草原生態區邊界內。2005 年，美國魚類和野生動植物管理局（USFWS）完成了將草原野生動物管理區擴大約 46,400 英畝的環境評估，並通過了擬議行動無重大影響的調查結果（美國魚類和野生動植物管理局，2005 年）。草原野生動物管理區擴建的邊界不在《拉姆薩公約》界定的草原生態區邊界內。

最後，奧杜邦已經著手確定、監測和保護鳥類的最重要棲息地，即所謂的重要鳥類區（IBA）。截至 2010 年 2 月，奧杜邦已在其草原生態區重要鳥類區（GEA IBA）內指定了大約 160000 英畝土地，這是最近獲得的最新可用資訊（奧杜邦，2020 年）。這個重要鳥類區的邊界與《拉姆薩公約》界定的草原生態區相似，但並不完全相同。奧杜邦草原生態區重要鳥類區在某些區域（特別是北部邊緣）比草原生態區大，在其他區域（如「沃爾特野生動物保護區」南部和 Henry Miller 路中心區域）則要稍小一些。最後，奧杜邦草原生態區重要鳥類區不包括草原野生動物管理區的擴建區域。

意見提出者斷言，管理局在 EIR/EIS 草案中使用了不正確的草原生態區邊界，對不正確邊界的不當使用導致生物資源評估不完整。管理局對此表示不同意。整體而言，如 EIR/EIS 定稿所述，除非另有說明，當管理局提及草原生態區時，指的是《拉姆薩公約》定義的草原生態區內的所有區域、奧杜邦草原生態區重要鳥類區內的區域、草原野生動物管理區內的區域（2005 年擴大）以及聖路易和聖德國家野生動物保護區內的區域。換言之，考慮了草原生態區的最大地理範圍。因此，EIR/EIS 草案提及它界定的特定保護區（例如「沃爾特野生動物管理區」或「Mud Slough 保護地役權」）或特定分析區域（例如奧杜邦草原生態區重要鳥類區），是針對 EIR/EIS 中正在評估的資源，而且專門用於分析。

意見提出者對基於草原生態區邊界的特殊地位物種分析（如三色黑鳥、候鳥、濱鳥和其他水禽）的充分性表示顧慮。EIR/EIS 草案考慮了對特殊地位物種及其棲息地的影響，不論具體的行政或保護邊界。如 EIR/EIS 草案所述，管理局沿著這條路線及其周圍的一大片區域（包括草原生態區）進行了物種棲息地建模。因此，EIR/EIS 草案中使用的評估確實評估了棲息地對特殊地位物種的影響，無論該棲息地是否位於草原生態區內。

意見提出者還斷言，對保護區的影響分析過於狹隘，也應該在影響分析中考慮草原生態區內的區域。如 EIR/EIS 草案第 3.7.1 節「導言」所述，保護區被定義為「專門用來保護或管理生物或水生資源的地塊，或是已被指定用來保護生物或水生資源的地塊。」這些區域是基於記錄的保護地役權、公共土地（如野生動物保護區）以及保護和緩解庫來確定的。如 EIR/EIS 草案所述，管理局審查了現有資料庫，並與當地利益相關者進行協調，以確定保護區。草原生態區邊界內符合保護區定義的幾個區域與專案覆蓋區重疊，包括「洛斯巴諾斯野生動物管理區」和「Mud Slough 保護地役權」。管理局審查了草原生態區整個邊界內主要由密集型農業用地組成的非保護地塊，並確認它們不符合保護區的定義。管理局也注意到，草原生態區的邊界不是基於生態的（即基於植被類型、棲息地、地形和/或土壤），尤其是與專案覆蓋區重疊的區域，而且儘管對指導未來的保護工作很重要，但這些邊界主要是行政性的。

最後，意見提出者斷言，生物影響分析被不適當地局限於奧杜邦草原生態區重要鳥類區（GEA IBA）。如上所述，無論所有生物資源的保護邊界或行政邊界如何，都對影響進行了評估。然而，對物種和物種棲息地的重大影響通常出現在自然、未開發地區，因為這些地區的現有棲息地品質較高（因此棲息地的喪失或退化也會對當地或地區人口產生較大影響）。對濱鳥和水禽的影響分析也是如此。管理局確定，奧杜邦草原生態區重要鳥類區內濱鳥遷徙和繁殖棲息地受到的影響是顯著的，因此這是緩解的重點所在。奧杜邦草原生態區重要鳥類區被用來確定/限定重大影響的位置，因為它包括鐵路沿線的自然區域，並被專門指定給正在分析的物種（濱鳥和水禽）。也就是說，這是一個適用而且適當的邊界，可用來確定重大影響帶來的影響。因此，如 EIR/EIS 草案中的「影響 BIO#44」所述，管理局確定了對奧杜邦草原生態區重要鳥類區範圍內濱鳥和水禽的重大噪音影響。

簡而言之，為了評估對濱鳥和水禽的影響，管理局使用了一個相關、生物學適用的邊界來確定重大影響。為了幫助澄清各種草原生態區邊界對生物資源影響分析的適用性，管理局在 EIR/EIS 定稿中對草原生態區描述和歷史進行了詳細說明。更廣泛地說，生物資源影響評估正確地考慮了對特殊地位物種、濕地、保護區和野生動物遷移的影響，無論這些資源是否位於草原生態區的一個或多個行政邊界內。

### 19.7.5 SJM-Response-BIO-5：對野生動物的照明影響

意見提出者聲斷言 EIR/EIS 草案沒有披露與專案營運相關的照明位置、高度或強度。此外，意見提出者斷言，EIR/EIS 草案未能對減少自然區域內光線和眩光的措施進行充分評估。

管理局承認，EIR/EIS 草案提供的運行照明資訊有限。關於營運設施和列車照明的附加資訊已被添加至 EIR/EIS 定稿第 2 章「備選方案」的適當位置。確切地說，車輛照明的相關資訊已被添加至 EIR/EIS 定稿第 2.4.2 節「車輛」。車站照明的相關資訊已被添加至 EIR/EIS 定稿第 2.4.3 節「車站」。至於所有的軌道剖面類型，第 2.4.4 節「基礎設施元件」闡明了不會為軌道運行或維護而在高鐵路導軌沿線安裝泛光照明或夜間照明，但特定設施除外，包括維護和系統現場、需要公共安全照明的現場設施，以及隧道口的緊急使用。第 2.4.5 節「立體交叉」闡明了臨時可攜式照明將被用於維護，以及道路照明將會按照現有道路標準來提供；第 2.4.6 節「平交道」也詳細說明了符合現有道路標準的照明。第 2.4.7 節「牽引配電」指出，將會提供照明，但是將會使用動作感測器、高度限制、遮罩、朝下定向以及在可行的地方置換為紅外光源，以盡可能減少照明。第 2 章也闡明了照明要求，以滿足電網升級、號誌和列車控制元件以及維護設施的安全標準。這些維護設施包括道路維護設施（在吉爾羅伊附近）和道路維護擋板（在聖華金河谷），包括擬議照明的類型和高度，以及旨在盡量減少設施外部照明影響的措施。兩個設施周圍的圍欄都將被遮蔽，這將有助於盡可能減少光線溢出設施之外。至於安全和保全需要的所有基本照明，第 2 章闡明了照明將在可行且符合安全和保全的情況下，併入動作感測器、高度限制、遮罩和朝下定向。

管理局也根據 EIR/EIS 修訂/補充草案附錄 3.7-F 中的詳細分析，修訂了照明影響分析（影響 BIO#47）。儘管 EIR/EIS 草案得出了人造光的影響不太顯著的結論，但是修訂後的分析發現，所有四個備選方案對野生動物遷移都有顯著影響，因為人造光會干擾現有的野生動物遷移走廊。這些影響將會透過「緩解措施 BIO-MM#80：盡量減少對野生動物遷移的永久間歇性噪音和視覺影響」，以及「BIO-MM#89：盡量減少運行照明對野生動物物種的影響」予以緩解。BIO-MM#80 要求在某些野生動物通道走廊上安裝屏障，以盡量減少野生動物暴露在人造光下。BIO-MM#89 盡可能減少了運行照明，並在可行情況下要求運行照明使用更長波長的光（綠色或紅色），因此盡可能減少人造光對野生動物生理機能的影響。EIR/EIS 定稿得出的結論是，採取緩解措施後，照明對野生動物的干擾將會變得不明顯。

### 19.7.6 SJM-Response-BIO-6：對野生動物的噪音影響

意見提出者指出，他們擔心高鐵列車通過時產生的噪音會以各不相同的方式對野生動物產生影響，如壓力、行為改變、繁殖成功率降低，以及覓食、躲避捕食者或與其他動物進行交流的能力降低。意見提出者還斷言，列車噪音會阻止野生動物穿越鐵路線。意見批評了在分析中使用的表格和資訊來源，並引用了分析中沒有使用的其他資訊來源。

以下答覆描述如何評估噪音對野生動物的影響，討論高鐵列車產生的噪音的相關資訊，論述不同種類的野生動物對噪音的反應，回顧研究區域已知的現有野生動物利用情況，並且提出關於潛在噪音影響的結論。

### 噪音對野生動物影響分析

首先在利益相關者意見分析的背景下評估了噪音對野生動物的影響。利益相關者意見分析側重於對草原生態區重要鳥類區鳥類的影響。這些資訊為見於《野生動物走廊評估報告》（WCA）的詳細分析提供資訊（管理局，2020 年，如 EIR/EIS 草案第 3.7 節「生物和水生資源」所述）。EIR/EIS 草案在「影響 BIO#44」之下討論了這些影響；由於對上帕哈羅河重要鳥類區和草原生態區重要鳥類區的鳥類區系的影響，這些影響被認為是顯著的，需要以緩解措施 BIO-MM#80 的形式緩解。為了答覆對山獅的關注和對 EIR/EIS 草案的意見，對蝙蝠和陸生哺乳動物的噪音影響分析進行修訂，並在 EIR/EIS 修訂/補充草案附錄 3.7-E「陸生野生動物物種補充噪音分析」中做了介紹，同時對「影響 BIO#44」和「緩解措施 BIO-MM#80」進行更改。這些變化擴大了重大影響的發現範圍，包括對山獅、聖華金沙狐和弗雷斯諾袋鼠的影響，需要採取緩解措施來解決這些影響。

### 運行高鐵列車產生的噪音

對高鐵列車產生噪音的整體概述見 WCA 的噪音分析。該分析討論了列車速度、附近感受者所經歷噪音的持續時間、所產生噪音的頻率分佈，以及該專案運行列車可能產生的噪音的相關問題。在 EIR/EIS 修訂/補充草案附錄 3.7-E 中單獨考慮了喇叭噪音。基於在上帕哈羅河重要鳥類區和草原生態區重要鳥類區的模擬噪音，EIR/EIS 草案的「影響 BIO#44」展示了這些地區的噪音暴露圖。EIR/EIS 修訂/補充草案附錄 3.7-E 討論了在擬議鐵路線附近測量的背景聲級，並提供了一個附有討論的表格，說明受列車噪音影響的區域（重要鳥類區除外）的潛在噪音暴露。分析也討論了緩解措施在減弱噪音方面的潛在有效性。該分析是高度保守的，假設噪音暴露的距離遠遠大於 Shilling 等（2020 年）預測的距離。Shilling 等的預測是意見提出者反覆引用的一個資料來源。

### 對野生動物如何應對噪音的科學理解

《野生動物走廊評估報告》（WCA）引用並討論了多個已發佈的資訊來源，涉及鳥類聽力如何應對以及觀察它們如何應對具有不同來源和不同振幅的噪音。這些資料被用來指定鳥類所受不同類型潛在影響的影響臨界值。意見提出者沒有提供能夠改變這一分析的可靠資訊來源。EIR/EIS 草案關於「影響 BIO#44」的分析主要依賴聯邦鐵路管理局指南來評估噪音對鳥類以外野生動物造成的影響，一些意見提出者對該分析持批評態度。該分析被修訂後的哺乳動物噪音影響分析所取代。該分析也指出，兩棲動物和爬行動物受到的振動影響遠大於噪音影響，而意見提出者沒有提供能夠改變這一結論的任何資訊。對哺乳動物影響的修訂分析見 EIR/EIS 修訂/補充草案附錄 3.7-E。分析發現，哺乳動物的聲音感知總體上與人類相當，甚至優於人類；它們通常依靠聲音來覓食和/或躲避捕食者，有時還依靠聲音進行交流；高鐵噪音有可能破壞這些行為；而且這一潛在影響因物種而異。EIR/EIS 修訂/補充草案附錄 3.7-E 也對研究區域內所有特殊地位哺乳動物受到的潛在噪音影響進行了物種特異性分析，並對非特殊地位哺乳動物進行了更廣泛分析。

### 研究區域內的野生動物和噪音

《野生動物走廊評估報告》（WCA）和 EIR/EIS 修訂/補充草案附錄 3.7-E 對研究區域內的現有聲學環境及其影響野生動物的可能性進行了最詳細的評估。WCA 評估了對鳥類的潛在影響，發現重要鳥類區內的潛在影響最大（重要鳥類區的現有背景噪音源強度較低），高鐵線路將會永久改變鳥類所使用的一大片區域的環境。附錄 3.7-E 評估對哺乳動物的潛在影響，發現了一個複雜的聲學環境，其中的影響很大程度上受到幾個重要方面的限制：

- 高鐵列車的噪音將是短暫和間歇的，而且在深夜和清晨幾乎沒有噪音。
- 農村地區以外的大部分線路毗鄰一條現有的主要交通走廊，這條走廊部分遮蔽線路一側的高鐵噪音，但是噪音在另一側可以傳播相當長的距離。
- 所有特殊地位和最常見哺乳動物主要都是夜間活動和/或穴居動物。



- 聖荷西、摩根山丘和吉爾羅伊附近的都市地區幾乎沒有野生動物棲息地。
- 高鐵噪音對重要野生動物通道走廊的哺乳動物影響最大。這些走廊一般位於土狼谷、帕切科河上游以及從帕切科山口隧道東口到聖華金谷西邊的戴博洛山脈。
- 相機捕捉器和其他資料來源記錄了哺乳動物持續使用這些重要野生動物通道走廊的現有主要公路過境點。

### 影響分析的結果

對鳥類的影響分析見《野生動物走廊評估報告》和 EIR/EIS 草案「影響 BIO#44」。該分析發現了對重要鳥類區（IBA）鳥類的重大影響，其中包括鐵路線附近可能發生聽力損傷的一個地帶，以及在更大區域內形成潛在行為和壓力相關影響的一個更廣泛地帶。需要採取緩解措施 BIO-MM#80 的形式進行緩解，這個措施要求在重要鳥類區設定隔音屏障，以盡可能減少對鐵路線附近鳥類的噪音（大約降低 10 分貝）和視覺干擾。此外，緩解措施 BIO-MM#58 為噪音影響造成的鳥類棲息地損失提供補償性緩解。EIR/EIS 草案的結論是，隨著實施所需的緩解措施，運行噪音對野生動物的影響將不會那麼顯著。

對哺乳動物的影響分析見 EIR/EIS 修訂/補充草案附錄 3.7-E 和 EIR/EIS 修訂/補充草案「影響 BIO#44」。該分析發現，在高鐵列車噪音未被其他噪音源掩蓋的地區，哺乳動物的覓食和/或逃避捕食者的能力可能會受損，並有可能被阻止穿越鐵路線。對於大多數哺乳動物來說，在大多數地方的大部分時間，由於各式各樣的因素，這些潛在影響並不顯著，例如有證據顯示它們現在習慣了現有噪音源，也有證據顯示它們每天的活動會在列車變少或是沒有時達到高峰。但主要由於山獅、聖華金沙狐和弗雷斯諾袋鼠對人類活動的高度敏感性，它們可能會受到重大影響。需要以緩解措施 BIO-MM#80 的形式進行緩解，這個措施要求在土狼谷的重要遷徙走廊、靠近帕切科山口隧道西側的帕切科溪以及靠近帕切科山口隧道東側的加州輸水道安裝隔音屏障，以便盡量降低噪音（大約降低 10 分貝）。安裝屏障以減輕對鳥類的噪音影響，也會惠及這些地區的哺乳動物（主要是草原生態區附近的弗雷斯諾袋鼠）。

隨著實施所需的緩解措施，噪音對所有陸地野生動物的影響將會變得較不顯著。

### 19.7.7 SJM-Response-BIO-7：關於專案與「聖克拉拉谷棲息地計劃」衝突的澄清

半島開放空間信託、大自然保護協會和聖克拉拉谷開放空間管理局（SCVOSA）提交的 1618 號意見書的附錄 B，對《生物和水生資源技術報告》附錄 I 中的表 1「與聖克拉拉谷棲息地計劃潛在衝突評估」和表 2「與聖克拉拉谷綠皮書潛在衝突評估」提出了意見（管理局，2020 年，如 EIR/EIS 草案第 3.7 節「生物和水生資源」所述）。

管理局指出，意見提出者斷言專案可能會和「聖克拉拉谷棲息地計劃」中泛泛而談的「策略、目標和設計原則」發生衝突。這些可被最準確地描述為棲息地管理局將要遵循並努力實現的一般政策（即本質上是渴望實現）。這些一般政策都沒有相關的具體行動。儘管這些一般政策可能適用於受專案影響的資源，但是並不妨礙聖克拉拉谷棲息地管理局在日常行動中實施政策的能力或使該局實施政策變得不可行。因此管理局仍然認為，這不會和一般策略、目的或設計原則發生衝突。

就具體行動進行衝突分析時，預計這些行動不會對保護區用地產生直接影響。因此確定，聖克拉拉谷棲息地管理局和大自然保護協會管理的某些保護區系統用地將在一定程度上受到本專案覆蓋區的影響。修訂後的影響評估，包括每個備選方案下的受影響面積，見於 EIR/EIS 定稿影響 BIO#51 第 3.7 節「生物和水生資源」。這一影響會很巨大，並需要緩解。影響 BIO#53 也確認聖克拉拉谷棲息地管理局保護區土地受到的影響，並確認與「聖克拉拉谷棲息地計劃」行動 LAND-R3 的潛在衝突。這些影響需要緩解，包括以下措施。

- BIO-MM#9：制定並實施地下水管理適應性管理和監測計畫
- BIO-MM#10：為物種和物種棲息地制定補償性緩解計畫
- BIO-MM#79：在聖克魯斯山脈和戴博洛山脈之間提供野生動物遷徙

- **BIO-MM#84**：為「保護地役權」所受影響提供補償性緩解
- **BIO-MM#85**：為帕切科溪開放空間區域保護區的加州懸鈴木林地受到的永久影響提供補償性緩解措施

這些緩解措施確保將為保護區所受影響提供補償性緩解。意見提出者表示，他們擔心會在不考慮他們意見的情況下實施這一緩解措施。已在 EIR/EIS 定稿中修訂 **BIO-MM#10**，明確規定「有償徵用土地的所有權將被轉讓給該地區最合適的土地所有者/管理者，這將和保護機構及組織協調確定」，而且保護管理計畫將會包括「與當地保護機構和組織進行協調，以確保緩解選項能夠促進而不是與該地區的保護目的發生衝突。」這些規定適用於聖克拉拉谷棲息地管理局擁有權益的所有土地。

意見提出者還指出，他們擔心三色黑鳥之類的特殊地位物種如果出現在保護區的土地上，將不會受到保護。這是不正確的。無論目前的土地所有權如何，所有與特殊地位物種有關的分析規定都適用。

以下包括《生物和水生資源技術報告》附錄 I 中表 1、2 和 3 的副本（管理局，2020 年，如 EIR/EIS 草案第 3.7 節所述）。雖然本報告及其附錄將不會重新印發，但此處的資訊旨在向意見提出者顯示，為了提高認知並解決他們所述的顧慮，已經對該分析進行了什麼修訂。以下文字用紅線和刪除線表示對評估進行的修改，這是基於對保護區土地所受影響程度的修訂後理解。**1618** 號意見書由半島開放空間信託、大自然保護協會和聖克拉拉谷開放空間管理局提交，本版本僅包括 **1618** 號意見書在每一張表中進行註釋的那些行。

表 1：與聖克拉拉谷棲息地計劃潛在衝突評估

行動類型 <sup>1</sup>	行動聲明 <sup>2</sup>	功能 <sup>3</sup>	衝突可能性評估
收購	LAND-WP4. 為紅腿蛙收購毗鄰永久保護水生資源且有巨大潛力為紅腿蛙提供支援的棲息地，以及位於東三藩市灣區恢復單元的棲息地（美國魚類及野生動植物管理局，2002 年）（土狼溪、帕切科和佩斯卡德羅流域）。	A	該行動不包括量化績效目標，因此專案的備選方案不會與行動的績效發生任何潛在衝突。
收購	LAND-R3. 在保護至少 40 英畝現有加州中部懸鈴木沖積林地的土地上獲得有償所有權或獲得保護地役權，以確保在研究區域內保護這種極為罕見和受到威脅的土地覆蓋類型。	Q	沿帕切科溪對規劃區域內該棲息地類型的可觀百分比影響。此外，最大的影響發生在聖克拉拉谷棲息地管理局最近收購的未建模為懸鈴木林地（儘管它是懸鈴木林地）的一個區域。專案備選方案可能會修改，以避免在沒有緩解措施的情況下產生這種影響。這將構成需要採取補償性緩解措施的重大影響。
管理	CHAP-1. 在查帕拉爾和北部沿海灌木叢進行規定的燒荒，以保持樹冠間隙並促進再生。使用針對性研究來告知地點和頻率。	A	該行動不包括量化績效目標，而且未在專案覆蓋區內或附近確定該行動的地點；因此，專案備選方案不會有任何沒有發現和行動績效發生衝突的可能性。



行動類型 <sup>1</sup>	行動聲明 <sup>2</sup>	功能 <sup>3</sup>	衝突可能性評估
管理	GRASS-1. 繼續或引入以各種放牧方式放牧的牲畜和本地食草動物（例如麋鹿）。	A	該行動僅會發生於保護區系統的土地，不會發生在本專案範圍內將會發生在帕切科溪區域開放空間保護區內，本專案將會產生臨時和永久影響。針對這些影響的補償性緩解將會解決因此沒有潛在衝突與行動 GRASS-1 的潛在衝突。
管理	GRASS-4. 在保護區系統中選擇種植本地雜草和禾草。	A	該行動將會發生在帕切科溪區域開放空間保護區內，本專案將會產生臨時和永久影響。針對這些影響的補償性緩解將會解決該行動僅會發生於保護區系統的土地，不會發生在本專案範圍內，因此沒有與行動 GRASS-4 的潛在衝突。
管理	GRASS-6. 在目前尚未利用的地方引入牲畜放牧，並盡量減少與所涉及活動的衝突，減少目前將地鼠排除在外的植被覆蓋和生物量，並鼓勵地鼠在保護區系統內的新區域定居。	A	該行動將會發生在帕切科溪區域開放空間保護區內，本專案將會產生臨時和永久影響。針對這些影響的補償性緩解將會解決該行動僅會發生於保護區系統的土地，不會發生在本專案範圍內，因此沒有與行動 GRASS-6 的潛在衝突。
管理	GRASS-9. 建立和維護人工洞穴，鼓勵地鼠在不可能建立定居點的地方或在其棲息地自然建立之前的過渡期內建立聚居點。	A	該行動將會發生在帕切科溪區域開放空間保護區內，並有可能發生在帕加羅牧場內。針對這些影響的補償性緩解將會解決該行動僅會發生於保護區系統的土地，不會發生在本專案範圍內，因此沒有與行動 GRASS-9 的潛在衝突。
管理	OAK-1. 在低密度橡樹林地進行規定燒荒，增強橡樹下的生態群落並減少非本地和侵入性草地覆蓋物，以及鼓勵本地林下植被和橡樹幼苗的生長。	A	如果該行動是在受專案直接影響的保護區土地內實施，針對這些影響的補償性緩解措施將會解決該行動不包括量化績效目標，因此本專案的備選方案將不會與行動績效的潛在衝突。
管理	POND-13. 開挖部分池塘以提供更深的池塘，供加州紅腿蛙成蟲、亞成蟲和西池海龜使用，同時保持淺水區，為加州紅腿蛙蝌蚪、加州虎螯蝦幼蟲和西池海龜幼體提供飼養棲息地。	A	如果該行動是在受專案直接影響的保護區土地內實施，針對這些影響的補償性緩解將會解決該行動僅會發生於保護區系統的土地，不會發生在本專案範圍內，因此沒有與行動 POND-13 的潛在衝突。

行動類型 <sup>1</sup>	行動聲明 <sup>2</sup>	功能 <sup>3</sup>	衝突可能性評估
管理	POND-16. 恢復淡水沼澤、季節性濕地和/或池塘，以支持密集的蘆葦狀植被（香蒲）或是會吸引築巢三色黑鳥的其他原生植被。	A	如果該行動是在受專案直接影響的保護區土地內實施的，針對這些影響的補償性緩解將會解決該行動僅發生在保護區系統土地上，不會發生在專案範圍內，因此沒有與行動 POND-16 的潛在衝突。
管理	POND-17. 在支持現有三色黑鳥群落的非本地植被（如喜馬拉雅黑莓）地區，啟動從非本地植被到結構相似的本地植被的逐漸過渡（3-4 年）。	A	如果該行動是在受專案直接影響的保護區土地內實施，針對這些影響的補償性緩解將會解決該行動僅會發生於保護區系統的土地，不會發生在本專案範圍內，因此沒有與行動 POND-17 的潛在衝突。
管理	POND-10. 除了 POND-9 中描述的池塘建立，在保護區系統內建立多達 52 英畝的相同池塘以增加可用棲息地的數量，並在出現所有預期影響時強化現有池塘和濕地之間的連通性。	P	如果該行動是在受專案直接影響的保護區土地內實施，針對這些影響的補償性緩解將會解決該行動僅會發生於保護區系統的土地，不會發生在本專案範圍內，因此沒有與行動 POND-10 的潛在衝突。
管理	GRASS-2. 進行規定燒荒使用有針對性的研究來告知方法、時間、地點和頻率。	Q	該行動將會發生在帕切科溪區域開放空間保護區內，本專案將會在該保護區產生臨時和永久影響。針對這些影響的補償性緩解將會解決與專案備選方案與這些物種的大面積模擬草地棲息地相交，但受影響區域僅占規劃區域內該棲息地類型的一小部分。此外，本專案的大部分範圍將在規定燒荒不可行的農業/發達地區，而且一般情況下，由於在獲取燒荒許可證方面存在的監管挑戰，規定燒荒一直是聖克拉拉谷棲息地管理局的一個次要管理工具。因此，本專案的備選方案不會影響完成行動 LAND-WP1aGRASS-2 可行性的潛在衝突。

行動類型 <sup>1</sup>	行動聲明 <sup>2</sup>	功能 <sup>3</sup>	衝突可能性評估
管理	LM-7a. 恢復至少 1.0 英里的河流、50 英畝的河岸森林和灌木叢以及 20 英畝的淡水沼澤，並建立 20 英畝的池塘，以促進物種恢復。	Q	<u>如果該行動是在受專案直接影響的保護區土地內實施，針對這些影響的補償性緩解措施將會解決相對於河流或淡水濕地的豐沛程度，專案的備選方案將會影響很少的河流或淡水濕地，而且只會影響河流的一小部分直線長度。所有的專案備選方案都會影響帕切科和拉加斯溪流流域的各種池塘，但相對於這些區域池塘棲息地的可利用性，受影響池塘的數量和面積較小。專案備選方案對河岸森林和灌木叢幾乎沒有影響，除了帕切科溪沿岸的梧桐林（在行動 LAND-R3 中處理）；然而，那些影響的廣泛性不足以影響完成行動 LM-7a 的可行性。</u>
管理	POND-19. 在聖克魯斯山脈、聖克拉拉谷地和戴博洛山脈的保護區系統內恢復至少 20 英畝和最多 45 英畝的淡水沼澤。	Q	<u>如果這項行動是在受專案直接影響的保護區土地內實施，針對這些影響的補償性緩解措施將會解決專案的備選方案將不會影響聖克魯斯山脈或戴博洛山脈的任何淡水沼澤。拉加斯溪下游的一段沼澤地將會受到備選方案 3 的一個鐵路過境點的影響。相對於聖克拉拉河谷淡水沼澤的可利用性，這是一個非常小的影響，因此專案的備選方案不會影響完成行動 POND-19 的可行性。</u>
管理	POND-6. 在保護區系統內的合適地點以及有可能支援所涵蓋物種的地點恢復 20 英畝的多年生淡水沼澤。	Q	<u>如果該行動是在受專案直接影響的保護區土地內實施，針對這些影響的補償性緩解將會解決專案的備選方案不會影響聖克魯斯山脈或戴博洛山脈的任何淡水沼澤。拉加斯溪下游的一段沼澤地將會受到備選方案 3 的一個鐵路過境點的影響。相對於聖克拉拉河谷淡水沼澤的可利用性，這是一個非常小的影響，因此專案的備選方案不會影響完成行動 POND-6 的可行性。</u>

行動類型 <sup>1</sup>	行動聲明 <sup>2</sup>	功能 <sup>3</sup>	衝突可能性評估
管理	POND-7. 除了 POND-6 中描述的多年生淡水沼澤恢復外，在聖克魯斯山脈、聖克拉拉谷地和戴博洛山脈的保護區系統內恢復多達 25 英畝的多年生淡水沼澤。	Q	如果該行動是在受專案直接影響的保護區內實施，針對這些影響的補償性緩解將會解決專案的備選方案不會影響聖克魯斯山脈或戴博洛山脈的任何淡水沼澤。拉加斯溪下游的一段沼澤將會受到備選方案 3 的一個鐵路過境點的影響。相對於聖克拉拉河谷淡水沼澤的可利用性，這是一個非常小的影響，因此本專案的備選方案不會影響完成行動 POND-7 的可行性。
管理	POND-9. 在 40 個地點建造至少 20 英畝的池塘，聖克魯斯山脈至少 10 個地點，戴博洛山脈至少 20 個地點。	Q	如果該行動是在受專案直接影響的保護區土地內實施，針對這些影響的補償性緩解將會解決專案備選方案可能會影響帕切科和拉加斯流域（代表聖克拉拉河谷和戴博洛山脈地區）的各種池塘。然而，相對於受影響地區池塘棲息地的可利用性，影響的數量和面積都較小，因此這些影響不會影響完成行動 POND-9 的可行性。
管理	STREAM-4. 替換混凝土、泥土或其他工程管道，作為 10.4 英里溪流恢復的一部分，以恢復洪泛區的連通性。位置和長度將會取決於特定現場條件。	Q	該行動將會發生在帕切科溪區域開放空間保護區內，本專案將在該保護區產生臨時和永久影響。針對這些影響的補償性緩解將會解決相對於溪流的豐沛程度，專案備選方案影響的溪流很少，而且將會影響溪流的一小段直線長度。因此，專案的備選方案不會影響完成行動 STREAM-4 可行性的潛在衝突。
管理	STREAM-5. 替換受限河道以恢復洪泛區的連通性和相應功能，作為 10.4 英里溪流恢復的一部分。位置和長度將會取決於特定現場條件。	Q	該行動將會發生在帕切科溪區域開放空間保護區內，本專案將在該保護區產生臨時和永久影響。針對這些影響的補償性緩解將會解決相對於溪流的豐沛程度，專案備選方案影響的溪流很少，而且將會影響溪流的一小段直線長度。因此，本專案的備選方案不會影響完成行動 STREAM-5 可行性的潛在衝突。

行動類型 <sup>1</sup>	行動聲明 <sup>2</sup>	功能 <sup>3</sup>	衝突可能性評估
管理	LM-2. 在替換小涵洞時，確保涵洞有一個天然底部，而且如果可行，涵洞應該夠大，以便鹿和山獅等大型哺乳動物可以通過。涵洞必須提供從道路一側到另一側的直接遷徙，並確保目標物種可以看到涵洞（亦即，不要用植被遮擋涵洞入口）。在實施的頭 20 年內安裝圍欄或其他設施，將野生動物引向涵洞或其他安全過境點。	S	<u>BIO-IA MF#25 將在每個備選方案的專案覆蓋區內提供同等保護安裝野生動物通道結構，加上實施緩解措施 BIO-MM#77a、BIO-MM#77b、BIO-MM#78 和 BIO-MM#79，將會避免對野生動物通道的潛在重大影響，因此沒有與行動 LM-2 的潛在衝突。</u>
管理	LM-3. 如果在結構上可能，用自由跨度橋樑代替涵洞，以確保野生動物在路面下的自由遷徙。	S	<u>BIO-IA MF#25 將在每個備選方案的專案覆蓋區內提供同等保護安裝野生動物通道結構，加上實施緩解措施 BIO-MM#77a、BIO-MM#77b、BIO-MM#78 和 BIO-MM#79，將會避免對野生動物通道造成潛在重大影響，因此沒有與行動 LM-3 的潛在衝突。</u>
管理	LM-4. 確保在專案設計期間將移除中央隔離帶和/或打通中央隔離帶作為備選方案。	S	<u>BIO-IA MF#25 將在每個備選方案的專案覆蓋區內提供同等保護安裝野生動物通道結構，加上實施緩解措施 BIO-MM#77a、BIO-MM#77b、BIO-MM#78 和 BIO-MM#79，將會避免對野生動物通道造成潛在重大影響，因此沒有與行動 LM-4 的潛在衝突。</u>
管理	LM-5. 沿道路移除中央隔離帶或打通各段中央隔離帶，以提高野生動物穿過的成功率，並在實施的頭 20 年內安裝圍欄或其他設施將野生動物引導到開放路段。利用可行性研究確定拆除欄杆的位置和長度。	S	<u>BIO-IA MF#25 將在每個備選方案的專案覆蓋區內提供同等保護安裝野生動物通道結構，加上實施緩解措施 BIO-MM#77a、BIO-MM#77b、BIO-MM#78 和 BIO-MM#79，將會避免對野生動物通道造成潛在重大影響，因此沒有與行動 LM-5 的潛在衝突。</u>
管理	POND-3. 在池塘和濕地的周邊和當中種植原生挺水植被。	S	<u>如果該行動是在受本專案直接影響的保護區土地內實施，針對這些影響的補償性緩解將會解決 BIO-IA MF#5 和 BIO-IA MF#6 將在每個備選方案的專案覆蓋區內提供同等保護，因此沒有與行動 POND-3 的潛在衝突。</u>



行動類型 <sup>1</sup>	行動聲明 <sup>2</sup>	功能 <sup>3</sup>	衝突可能性評估
管理	STREAM-2. 在低流量河道邊緣 15 英尺範圍內種植和/或播種原生下層和上層河岸植被，以便在所有河岸恢復地點創造結構多元性、提供頭頂遮蓋物以及保持適度水溫。	S	如果該行動是在受本專案直接影響的保護區土地內實施，針對這些影響的補償性緩解將會解決 <del>BIO-IAMF#5</del> 和 <del>BIO-IAMF#6</del> 將在每個備選方案的專案覆蓋區內提供同等保護，因此沒有與行動 STREAM-2 的潛在衝突。
管理	STREAM-3. 在現有河岸走廊的間隙種植和/或播種原生河岸植，或分別重建退化或歷史悠久的河岸走廊，以促進保護地內的連續性。	S	如果該行動是在受本專案直接影響的保護區土地內實施，針對這些影響的補償性緩解將會解決 <del>BIO-IAMF#5</del> 和 <del>BIO-IAMF#6</del> 將在每個備選方案的專案覆蓋區內提供同等保護，因此沒有與行動 STREAM-3 的潛在衝突。

<sup>1</sup>行動類型為收購，目標是收購某些土地進行保護；或是管理，亦即規定如何管理收購的保護地。

<sup>2</sup>對行動的逐字陳述，摘自聖克拉拉谷棲息地計劃（SCVHP）。

<sup>3</sup>僅在本分析範圍內定義的行動功能，包括以下內容：

A=渴望；沒有定量績效參數的行動，因此即使出於專案意圖而收回一些土地也可以實現。

P=基於計畫；只能由聖克拉拉谷棲息地管理局（SCVHA）作為行政職責的一部分實施的行動。

Q=量化；具有定量績效參數的行動，因此本專案可能會與行動的完成發生衝突。

S=分享；如果發生在專案覆蓋區內，將在不同監管機構下實施的行動。

CRLF=加州紅腿蛙

USFWS=美國魚類和野生動物管理局

SCVHP=聖克拉拉谷棲息地計劃

SCVHA=聖克拉拉谷棲息地管理局

表 2：與《聖克拉拉河谷綠皮書》潛在衝突評估

行動類型	目標或策略陳述	潛在衝突評估
目標	保護和管理一個由荒地和自然區域組成的互聯系統，以支援原生棲息地和物種，並確保恢復能力能夠適應不斷變化的環境。	該目標不包括定量或具體績效目標，因此只有在和本表列出的保護荒地和自然區域的策略之一存在衝突的情況下，本專案的備選方案才有可能與該目標的實現發生衝突。
策略	1. 將土地保護工作重點放在對本地物種和生物群落的長期生存能力及其提供的生態系統服務至關重要的領域。	該策略沒有指定具體的重點領域，也沒有指定量或可衡量的目標。在其他地方，《聖克拉拉河谷綠皮書》確定了人們關注的自然社區。關於專案備選方案的潛在影響，《聖克拉拉河谷綠皮書》和聖克拉拉谷棲息地計劃（SCVHP）包括相同的潛在影響區域，吉爾羅伊市內不受聖克拉拉谷棲息地管理局（SCVOSA）管轄的一個小區域除外。由於就聖克拉拉谷棲息地計劃（SCVHP）對自然社區的影響分析（表 1）並未發現任何確定潛在衝突，因此本專案的備選方案和策略 1 之間也不會出現衝突。 <u>表 1 確定了評估和解決這些衝突的方法。</u>
策略	3. 保護和維護大型開放空間地塊之間的連接，以提供大型棲息地塊，確保關鍵連接，並提供氣候適應力。	<u>《綠皮書》的圖 5 確定了對棲息地連通性至關重要的區域。該策略下沒有指定的定量或可衡量目標。關於連通性可能受到的影響，《聖克拉拉河谷綠皮書》中確定的所有關注領域也都在聖克拉拉谷棲息地計劃（SCVHP）中得到確定。由於聖克拉拉谷棲息地計劃（SCVHP）對棲息地連通性所受影響的分析（表 1）發現，衝突可能性的最終確定必須等待專案範圍對連通性影響的分析得出結論，確定專案備選方案和策略 3 之間發生衝突的可能性也必須等待該分析得出結論在 EIR/EIS 定稿中確定了影響及其緩解措施。緩解後的影響不會很大，因此與策略 3 發生衝突的可能性較低。在發生衝突的情況下，《聖克拉拉河谷綠皮書》中涉及的機構將會參與實施所需的野生動物連通性影響緩解措施。</u>

資料來源：聖克拉拉谷開放空間管理局，2014 年  
SCVHP=聖克拉拉谷棲息地計劃  
SCVOSA=聖克拉拉谷開放空間管理局

表 3：與土狼谷景觀廊道潛在衝突評估

行動類型	目標說明、設計原則或提議過境點改造	潛在衝突評估
目標	永久保護陸生和水生物種棲息地的連通性。	該目標不包括量化或其他具體績效目標。只有在和相關設計原則或擬議野生動物過境點（如下表所列）之一存在衝突的情況下，本專案的備選方案才有可能與該目標的實現發生衝突。 <u>此外，根據緩解措施 BIO-MM#10、BIO-MM#77a 和 BIO-MM#77b，參與《土狼谷景觀廊道》的組織將會參與專案的緩解工作，以解決專案對野生動物棲息地連通性的重大影響。</u>

行動類型	目標說明、設計原則或提議過境點改造	潛在衝突評估
目標	為包括敏感物種在內的完整物種群落提供共同和分散棲息地，這也有助於日常和季節性遷徙，以及隨著物種適應氣候變化而進行的長距離遷徙。	該目標不包括量化或其他具體績效目標。只有在和相關設計原則或擬議野生動物過境點（如下表所列）之一存在衝突的情況下，本專案的備選方案才有可能與該目標的實現發生衝突。 <u>此外，根據緩解措施 BIO-MM#10，參與《土狼谷景觀廊道》的組織將會參與本專案的緩解工作，以解決專案對野生動物棲息地的重大影響。</u>
目標	為山脈之間的系列類群和種群提供空間，即使是那些目前不在該地區、但未來隨著物種分佈應對氣候變化而發生遷徙的類群和種群。	該目標不包括量化或其他具體績效目標。只有在和相關設計原則或擬議野生動物過境點（如下表所列）之一存在衝突的情況下，本專案的備選方案才有可能與該目標的實現發生衝突。 <u>分析尚未確定本專案與該目標發生衝突的重大可能性。</u>
目標	以儘量減少邊緣效應的方式保護、擴展和連接棲息地地塊。	該目標不包括可用於評估專案效果的量化或其他具體績效目標。只有在和相關設計原則或擬議野生動物過境點（如下表所列）之一存在衝突的情況下，本專案的備選方案才有可能與該目標的實現發生衝突。 <u>此外，根據緩解措施 BIO-MM#10、BIO-MM#77a 和 BIO-MM#77b，參與《土狼谷景觀廊道》的組織將會參與本專案的緩解工作，以解決專案對野生動物棲息地和棲息地連通性的重大影響。</u>
目標	防止未來互不相容的土地使用（如城市發展、交通專案等）造成的廊道碎片化。	該目標不包括可用於評估專案效果的量化或其他具體績效目標。只有在和相關設計原則或擬議野生動物過境點（如下表所列）之一存在衝突的情況下，本專案的備選方案才有可能與該目標的實現發生衝突。 <u>此外，根據緩解措施 BIO-MM#10、BIO-MM#77a 和 BIO-MM#77b，參與《土狼谷景觀廊道》的組織將會參與本專案的緩解工作，以解決本專案對野生動物棲息地或棲息地連通性的重大影響。</u>

行動類型	目標說明、設計原則或提議過境點改造	潛在衝突評估
目標	<p>面對不斷變化和不確定的未來，利用景觀恢復力規劃原則實現城市生態系統的永續性（Beller 等，2015 年）：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>盡可能融合陸地和水生地貌的多元性、複雜性和連通性。</li> <li>提供元素冗餘（棲息地類型和安全過境點）。</li> <li>考慮歷史生態以瞭解環境的驅動因素。</li> <li>為動態自然變化過程（如洪水）的運轉提供空間。</li> <li>在景觀變化過程能夠進行有意義運轉的程度上開發本專案。</li> </ul>	<p>該目標不包括可用於評估專案效果的量化或其他具體績效目標。只有在和相關設計原則或擬議野生動物過境點（如下表所列）之一存在衝突的情況下，本專案的備選方案才有可能與該目標的實現發生衝突。<u>此外，根據緩解措施 BIO-MM#10、BIO-MM#77a 和 BIO-MM#77b，參與《土狼谷景觀廊道》的組織將會參與本專案的緩解工作，以解決專案對野生動物棲息地或棲息地連通性的重大影響。</u></p>
設計原則	<p>保持一片廣闊的荒地。</p>	<p>設計原則本質上是定性的，不提供可用來評估專案效果的具體績效目標。只有在和下表列出的擬議野生動物過境點改造之一存在衝突的情況下，本專案的備選方案才有可能與該設計原則的實現發生衝突。<u>儘管由於對野生動物棲息地連通性的重大影響（影響 BIO#43），本專案可能會和該設計原則發生衝突，但在採取緩解措施的情況下，這些影響並不顯著。根據緩解措施 BIO-MM#10、BIO-MM#77a 和 BIO-MM#77b，參與《土狼谷景觀廊道》的組織將會參與所需緩解措施的設計和實施。</u></p>
設計原則	<p>保護自然的狀態——碎片化程度最低的地區，現有的受保護土地，最大的地形多元性，以及地形及水文複雜性。</p>	<p>設計原則本質上是定性的，不提供具體績效目標。<u>儘管由於對野生動物棲息地連通性的重大影響（影響 BIO#43），本專案可能與該設計原則發生衝突，但在採取緩解措施的情況下，這些影響並不顯著。根據緩解措施 BIO-MM#10、BIO-MM#77a 和 BIO-MM#77b，參與《土狼谷景觀廊道》的組織將會參與所需緩解措施的設計和實施。只有在和下表列出的擬議野生動物過境點改造之一存在衝突的情況下，本專案的備選方案才有可能與該設計原則的實現發生衝突。</u></p>

行動類型	目標說明、設計原則或提議過境點改造	潛在衝突評估
設計原則	恢復淡水濕地和更自然的水文狀況。	設計原則本質上是定性的，不提供具體績效目標。只有在和下表列出的擬議野生動物過境點改造之一存在衝突的情況下，本專案的備選方案才有可能與該設計原則的實現發生衝突。 <u>儘管因為各種水文影響、對濕地資源的影響以及對依賴濕地和水文狀況的植物和野生動物棲息地的影響，本專案可能與該設計原則發生衝突，但這些影響要不是不太顯著，就是因為實施了緩解措施而不太顯著。根據緩解措施 BIO-MM#10（該緩解措施由需要對植物或野生動物進行補償性緩解的所有影響觸發），參與《土狼谷景觀廊道》的組織將會參與所需緩解措施的設計。</u>
設計原則	恢復沿著谷底的多種自然群落，特別是和濕地互補的稀有棲息地，如谷地橡樹林地和稀樹草原。	設計原則本質上是定性的，不提供具體績效目標。 <u>儘管本專案可能因為移除敏感棲息地類型而與該設計原則發生衝突，但這些影響要不是不太顯著，就是因為實施了緩解措施而不太顯著。根據緩解措施 BIO-MM#10（該緩解措施由所有需要對植物或野生動物進行補償性緩解的影響觸發），參與《土狼谷景觀廊道》的組織將會參與所需緩解措施的設計。只有在和下表列出的擬議野生動物過境點改造之一存在衝突的情況下，本專案的備選方案才有可能與該設計原則的實現發生衝突。</u>
設計原則	透過保持盡可能多的開放空間和限制進一步的城市發展來改善整個廊道的可滲透性。	專用過境點和專案設計特徵旨在盡可能減少土狼谷內廊道的碎片化。 <u>儘管由於棲息地的喪失、退化和碎片化，本專案可能會和該設計原則發生衝突，但這些影響要不是不太顯著，就是因為實施了緩解措施而不太顯著。根據緩解措施 BIO-MM#10、BIO-MM#77a 和 BIO-MM#77b，參與《土狼谷景觀廊道》的組織將會參與所需緩解措施的設計和實施。</u>
設計原則	增加精心設計、能夠跨越更顯著壁壘的策略連接。	專用過境點和專案設計特徵旨在盡可能減少土狼谷內廊道的碎片化，並可能有助於改善修復現有欄杆；尤其是 <u>Monterey 路和相鄰鐵路走廊目前沒有野生動物過境點，而本專案將會在該地區設定許多過境點。此外，根據緩解措施 BIO-MM#77a 和 BIO-MM#77b，參與《土狼谷景觀廊道》的組織將會參與這些過境點的設計、監測和適應性管理。</u>



行動類型	目標說明、設計原則或提議過境點改造	潛在衝突評估
設計原則	利用能夠帶來多元利益的景觀規劃，確保各項行動能夠最大程度提高公共利益，同時保護獨特價值。	設計原則本質上是定性的，不提供具體績效目標，也不定義「廣闊野生動物區」的標準。只有在和下表列出的保護棲息地連通性的擬議過境點改造之一存在衝突的情況下，本專案的備選方案才有可能與該設計原則的實現發生衝突。

資料來源：聖克拉拉谷開放空間管理局，2017 年

SCVOSA=聖克拉拉谷開放空間管理局

CVLL=土狼谷景觀廊道

### 19.7.8 SJM-Response-BIO-8：對帕切科山口西部地區野生動物遷徙的影響

一些意見提出者聲稱，專案層面對會野生動物遷徙產生重大的累積影響，特別是對山獅遷徙和基因連通性的影響，而且尚未得到緩解或是充分緩解。

EIR/EIS 草案和 EIR/EIS 修訂/補充草案描述了施工和運行對野生動物遷徙（和基因連通性）造成的幾個重大影響。影響 BIO#42 描述了野生動物及其遷徙的暫時中斷所產生的影響，影響 BIO#43 描述了導軌的存在對於野生動物遷徙的永久影響，影響 BIO#44 描述了運行期間間歇性噪音對野生動物遷徙的影響，影響 BIO#46 描述了視覺干擾對野生動物遷徙的影響，影響 BIO#47 描述了夜間間歇性和永久性照明對野生動物遷徙的影響。在採取緩解措施之前，這些影響中的每一項影響都是顯著的，但是透過採取 EIR/EIS 草案和 EIR/EIS 修訂/補充草案第 3.7.8 節「緩解措施」中詳述的各種緩解措施，每一項影響可以降至不顯著的水準。第 3.19 節「累積影響」認為，野生動物遷徙受到的累積影響是顯著的，根據 CEQA，本專案對野生動物遷徙的累積影響是相當可觀的，但是透過緩解措施，專案對於野生動物遷徙造成的累積障礙會是低於可觀。

一些意見提出者提到了最近對帕切科山口東部地區圖勒麋鹿的遷徙研究、在帕切科山口東部和西部特定過境點的野生動物（包括山獅）觀察，以及野生動物保護委員會提供資金，支持聖克拉拉谷棲息地管理局（SCVHA）旨在改善帕切科溪保護區附近帕切科山口西部 152 州道下野生動物過境點的計畫。意見提出者普遍認為，即使是在 EIR/EIS 修訂/補充草案中加入了額外的緩解措施之後，施工和營運對中央海岸北部和中央海岸中部山獅亞種群之間的基因流動或基因連通性的潛在影響仍然顯著，應該考慮額外的緩解措施。此外，意見提出者斷言，在隧道口周圍持續施工所產生的重大影響將在幾年內阻止或顯著減少山獅在東帕切科山口的遷徙，東帕切科山口鐵路下的野生動物過境點設計不能滿足山獅在鐵路下的遷徙，也應考慮針對這些影響採取額外的緩解措施。

一些意見提出者普遍提議考慮額外的緩解措施，但並未具體說明緩解措施的類型。一些意見提出者提出了額外的具體緩解措施建議，包括對帕切科山口分段西部（即 Casa de Fruta 附近）指定野生動物過境點的設計變更，以增加過境點的實用性以及山獅和其他物種對過境點的使用，或是設計變更以包圍高鐵軌道；加強 152 州道下的現有野生動物區及（或）過境點（例如，收購額外的土地或安裝漏斗形圍欄和生物壁架）；以及出資在 152 州道上修建一座「陸橋」（即專供野生動物使用的跨越式立體交叉）。管理局最近真誠地與當地野生動物利益相關者進行協調，並在過去幾年透過多次會面進行協調；然而，根據《加州瀕危物種法案》將山獅列入瀕危物種名單，以及更好地瞭解基因連通性對當地種群恢復力的重要性，是管理局考慮採取額外緩解措施的背景所在。因此，管理局評估了意見提出者建議的額外措施的可行性，隨後在此基礎上對 EIR/EIS 定稿中的緩解措施做了一些更改，如下所述。

第一個建議措施是用「帕切科山口西坡定線路堤段中的小段大跨度橋樑或高架鐵路」替換 BIO-MM#78 要求的多個涵洞（野生動物過境點），以促進例如山獅、圖勒麋鹿和鹿等大型動物群的遷徙。管理局之前已和聖克拉拉谷棲息地管理局討論了這一建議緩解措施，並解釋了該區域可能存在的地質不穩定性，限制了設計選項。在初始設計階段，管理局評估了該區域是否有合適的導軌類型，考慮了該區域潛在地質不穩定性的可用資訊，並且確認了在不進行額外岩土工程評估以確保鐵路安

全和保全的情況下，高架鐵路（高架橋）是不可行的。因此，管理局在 EIR/EIS 草案中提出了在該區域的一個路堤剖面圖，符合我們的要求，可確保專案設計的可靠性、安全性和保全性。EIR/EIS 草案在影響 BIO#43 項下評估並確認了該地區野生動物遷徙受到的潛在影響，管理局也因此評估了該地區幾個專用野生動物過境點的位置，並確認這些過境點是可行和適當的緩解措施，可將專案影響降至不太顯著的水準。這些專用的野生動物過境點被作為 BIO-MM#78 納入 EIR/EIS 草案。根據對 EIR/EIS 草案和 EIR/EIS 修訂/補充草案收到的意見，管理局再次評估了擬議緩解措施，並且確認，根據目前可用資訊，如果沒有額外的岩土工程勘察和資訊可確保可靠性、安全性和安全性，使用短跨度橋樑或高架鐵路仍然是不可行的。然而，管理局也確認鐵路上的更大開口可為野生動物遷移提供的好處，因此在 EIR/EIS 定稿中修改了 BIO-MM#78「在帕切科山口西坡路堤設立野生動物過境點」，要求進行額外的岩土工程研究，以評估在可行情況下用小段大跨度橋樑取代既定野生動物地下通道，或用高架橋（被認為對野生動物遷徙具有可滲透性）取代所有或部分路堤斷面（路堤斷面會給野生動物遷徙製造潛在障礙，並需要為野生動物提供必要的過境點）。正如修訂後的緩解措施所述，該區域可能存在地質不穩定性，管理局必須透過詳細的岩土工程勘察來評估該措施的可行性，以確保鐵路和乘客的安全與保全。管理局已承諾實施野生動物過境點，但如果岩土工程勘察結果顯示可行，將會實施本措施中概述的大跨度橋樑或高架橋。管理局已包括 BIO-MM#80，對於 GEA 重要鳥類區的地理上有限路段的軌道包圍，不會提議額外的軌道包圍；SJM-Response-BIO-5 中討論了在 EIR/EIS 定稿中解決光線和噪音對於野生動物影響的緩解措施。其次，意見提出者普遍認為，在帕切科溪保護區附近修建隧道口給保護區和保護區內 152 號州道下野生動物過境點帶來的臨時、永久和累積影響，將會產生重大影響，應考慮額外的緩解措施。意見提出者普遍建議「管理局應該為本專案尋找機會，將增強附近區域和遷徙機會（包括野生動物走廊的恢復或增強）作為潛在的緩解策略」，或是管理局「修改鄰近的交通走廊。」意見提出者還根據類似但是更具體的設想提出了具體的緩解建議：在該地區範圍內資助和修建「陸橋」，以幫助野生動物跨過 152 號州道進行遷徙。152 號州道是該地區野生動物遷徙的一個重大障礙。管理局考慮並評估了這些意見並提出了緩解措施，而且如下所述採行了 BIO-MM#79b 作為回應。

關於加強附近區域和遷徙機會的建議，管理局在 EIR/EIS 定稿中納入了一項新措施：BIO-MM#76b，儘量減少對西帕切科山口地區野生動物遷徙的影響。這項措施將有助於透過臨時野生動物遷徙增強措施來解決西帕切科山口地區的臨時（3-5 年）施工影響。管理局將在施工區域周圍或透過施工區域建立專門的野生動物遷徙路線，以幫助野生動物（包括山獅）在施工期間持續遷徙。鑒於現有 152 號州道交通走廊對於野生動物遷徙的阻礙（管理局本身無法修改 Caltrans 設施），將在施工區域東部、西部和南部的天然土地與 152 號州道的現有野生動物過境點之間建立野生動物遷徙區域。遷徙區域將會設定臨時圍欄或不透明隔音牆，以保護野生動物免受專案施工活動的影響，並引導野生動物繞過或穿過施工區域。管理局也在 EIR/EIS 定稿中包括 BIO-MM#P1，透過管理局對於地役權收購（著重草原生態區）的承諾，解決對於野生動物、農業和開放空間的影響。

關於為「走廊恢復或加強」以及修建一座「陸橋」提供資金的建議，管理局考慮了這些建議的可行性，並制定了其他緩解措施。管理局在 EIR/EIS 定稿中增加了 BIO-MM#79b「在戴博洛山脈和內海岸山脈之間提供野生動物遷徙」，要求管理局與當地野生動物遷徙利益相關者和其他機構合作，實施一個野生動物路上通道，以改善區域的野生動物遷徙和滲透率。

管理局仍然認為，EIR/EIS 草案和 EIR/EIS 修訂/補充草案第 3.7 節影響 BIO#42（野生動物遷徙的暫時中斷）和影響 BIO#43（對野生動物遷徙的永久影響）描述的野生動物遷徙影響，在緩解之前可能很嚴重。管理局在 EIR/EIS 定稿中修改了 BIO-MM#78，以提升措施的實用性，並進一步減少和抵消在影響 BIO#43 中確定的潛在重大影響。管理局也在 EIR/EIS 定稿中納入了兩項額外的改善措施，即 BIO-MM#76b 和 BIO-MM#79b，以進一步減少和抵消在影響 BIO#42 和影響 BIO#43 中確定的潛在重大影響。最後，管理局確認，在帕切科溪保護區附近隧道口的施工可能會持續 3 至 5 年，儘管管理局認為施工是臨時性的，但意見提出者指出，他們認為持續 3 至 5 年的施工就代表永久性影響。在此情況下，管理局指出，新措施 BIO-MM#79b 也將在解決影響 BIO#43 方面提供實質性好處。由於在 EIR/EIS 定稿中納入了這些更有針對性的修訂後緩解措施，野生動物遷徙所受影響的嚴重性在緩解之後依然不會太顯著，這與 EIR/EIS 草案和 EIR/EIS 修訂/補充草案的結論相同。如第 3.19 章第 3.19.6.6 節所述，曾經考慮而且現已納入 EIR/EIS 定稿的其他緩解措施也將進一步

減少對野生動物遷徙的重大累積影響，特別是減少對山獅和其他大型物種的影響。考慮到累積野生動物遷徙影響的進一步減少，管理局在 EIR/EIS 定稿中得出結論：本專案的備選方案不會對野生動物遷徙產生可觀的累積影響。

## 19.8 安全和保全標準答覆

### 19.8.1 SJM-Response-SS-1：平交道安全

意見提出者表示，他們擔心與現有條件相比，如果採取備選方案 4，增加高鐵列車和高鐵列車通過平交道的速度將會導致事故和傷亡增加，而且會對使用平交道的車輛、自行車和行人造成重大安全影響。意見提出者也提供了對於每個擬議平交道具體配置的詳細意見。

該答覆分別討論了 HSR 即將擁有的鐵路走廊與 Caltrain 擁有的鐵路走廊的平交道安全。高鐵即將擁有的區域在本答覆中稱為「高鐵走廊」，位於控制點利克（Lick）以南，在 Caltrain Tamien 車站以南大約一英里處。Caltrain 擁有的走廊稱為「Caltrain 走廊」，位於控制點利克以北，並繼續向北延伸到 Scott 大道專案路段的邊緣，然後繼續前往三藩市。

EIR/EIS 草案第 3.11 節分析了本高鐵專案的現有安全條件、現有安全法規和安全影響。在「影響 S&S#12：永久暴露於鐵路相關危險中」討論了與擬議增加高鐵列車通過現有平交道相關的具體潛在影響。

高鐵系統的運行將會滿足和/或超過所有平交道列車運行的聯邦安全要求。本專案將透過安裝四象限閘門（會減少潛在的車輛闖入），在尚無中央導流的地方實施中央導流（也會減少潛在的車輛闖入），升級所有的現有平交道。本專案也包括整合平交道功能與附近尚無的交通號誌（增加平交道附近的交通控制）、闖入偵測（警告鐵路營運商注意平交道闖入）。本專案也包括整合列車控制和號誌系統（允許地面探測器、列車司機和系統操作員之間進行即時回饋）。這些改善在第 2 章「備選方案」中有所描述。如第 3.11 節「安全與保全」所述，本專案也包括實施 SS-IAMF#2（安全與保全管理計畫）和 SS-IAMF#3：（危害分析）隨著「影響避免和最小化功能」（IAMF）的擬議升級和實施，EIR/EIS 草案得出結論，根據 CEQA，與平交道操作相關的安全影響將不那麼顯著，而且根據 NEPA，本專案不會產生重大不利影響。

研究（Cooper 和 Ragland，2012 年；聯邦鐵路管理局，2015 年）顯示，在平交道發生的事故中，很大一部分是由於駕駛員的行為或疏忽造成的。聯邦鐵路管理局估計，94% 的列車-車輛碰撞可歸咎於駕駛員行為或判斷力不佳（聯邦鐵路管理局，2015 年）。加州運輸部（Caltrans）在 2012 年的一項研究顯示，解決鐵路平交道事故的一個關鍵方法是增加駕駛員繞過放下的閘門的難度，以消除駕駛員進入潛在錯誤決策過程的能力。中央隔離帶和長臂閘門或四象限閘門已被證明可以透過消除或大幅阻止車輛繞過兩象限閘門的能力來降低發生碰撞的可能性。一項研究顯示，與僅使用兩象限閘門的平交道相比，增加一個四象限閘門系統可將碰撞可能性降低 82%（Cooper 和 Ragland，2012 年）。

以下討論描述了聯邦鐵路管理局關於平交道的監管要求、現有條件、高鐵服務的變化、本專案高鐵部分內的安全改善（包括四象限閘門、中央隔離帶、列車自動控制系統以及平交道欄杆操作的整合、障礙物檢測、交通號誌和號誌搶佔、平交道欄杆操作與附近交通號誌操作的整合）以及本專案在 Caltrain 走廊部分內運行的安全問題。

#### 聯邦鐵路管理局的要求

聯邦鐵路管理局在聯邦層面管理平交道。根據聯邦要求（根據《聯邦法規》第 49 編第 213.307 和 213.347 部分）如下（聯邦鐵路管理局，2015 年）：

- 時速 110 英里或以下，可在平交道行駛。各州和鐵路部門合作確定所需的警告裝置，其中包括被動叉標、閃光燈、雙象限閘門（僅關閉「進入」車道）、長閘門臂、中央隔離帶以及各種組合。平交道的燈和/或閘門由連接至軌道的電路（軌道電路）啟動。聯邦鐵路管理局宣導一個特定車站方案，以便對每一個平交道進行單獨評估和適當處理。



- 對於時速 111-125 英里，只有在列車在逼近時遇到「不可逾越的障礙」阻礙道路交通，聯邦鐵路管理局才會允許鐵路穿越。
- 如果超過時速 125 英里，不允許穿越鐵路。

2008 年《鐵路安全改善法案》重新授權聯邦鐵路管理局監督國家鐵路安全計畫。該法案的目的之一是改善鐵路橋梁和隧道的狀況。《鐵路安全改善法案》也要求鐵路於 2015 年底之前在某些鐵路線上實施主動列車控制（PTC）系統。<sup>8</sup>由於這一要求，管理局為本專案設計的建造備選方案包括主動列車控制（PTC）。主動列車控制（PTC）基礎設施包括用於控制列車運行的綜合指揮、控制、通訊和資訊系統，向鐵路營運商提供關於其他列車位置和號誌狀態的改善資訊以提高鐵路安全性，並在系統檢測到某些不安全情況（如列車通過紅色號誌或超過安全速度）時，提供關閉列車運行的機會。主動列車控制（PTC）的實施將會顯著降低列車碰撞、道路工人傷亡和設備損壞以及超速事故的機率（《聯邦法規》第 49 編第 200-299 部分）。

## 現狀

聖荷西和吉爾羅伊之間鐵路運行的目前最高時速為 79 英里，但在有彎道或客運列車駛向現有車站的地方，運行速度較低。聖荷西 Diridon 車站和 Tamien 車站之間每天大約有 54 趟列車（40 趟 Caltrain 列車，2 趟 Amtrak 海岸星光號列車，8 趟阿爾塔蒙特走廊特快列車，4 趟貨運列車），另外還有一些阿爾塔蒙特走廊特快列車在中午從 Diridon 車站開往 Michael Yard（Tamien 站以南約 1 英里）。Tamien 車站和吉爾羅伊之間每天大約有 12 趟列車（6 趟 Caltrain 列車，2 趟 Amtrak 海岸星光號列車，4 趟貨運列車）。

聖荷西和吉爾羅伊之間的平交道有 29 條公路平交道，備選方案 4 中的高鐵列車將使用這些公路。現有的公路平交道是兩象限閘門（例如在兩象限閘門處，公路交通的行駛方向上有欄杆）和無門位置的混合體。設有兩象限閘門的平交道由計時器啟動，駛來的列車組通過位於軌道上的軌道電路觸發平交道欄杆。軌道電路根據允許的最大線路速度在指定距離處觸動平交道欄杆，以確保在列車到達平交道之前降下欄杆。

正如《統一交通控制設備手冊》中的規定，聯邦要求明確規定路域清空時間至少為 20 秒（聯邦公路管理局，2012 年，如 EIR/EIS 草案第 3.11 節所述）。根據 Caltrain 規範，現有平交道控制系統的設計為閘門關閉、警示燈打開和列車到達平交道之間提供 25–30 秒的路域清空。平交道閘門關閉的總時長包括列車通過平交道的時間，以及檢測到列車通過平交道後閘門打開的時間。總時間由列車速度、特定平交道的幾何結構以及其他特定車站的特徵來決定。

中央隔離帶防止駕駛員利用對面的行車道來繞過放下的閘門。部分平面平交道有以下中央隔離帶：

- 軌道兩側的低混凝土中央隔離帶（9）：聖荷西（West Virginia 街、Branham 路、Chynoweth 大道）；摩根山丘（Tilton 大道、Main 大道、Dunne 大道、Tennant 大道）；聖馬丁（聖馬丁街）；吉爾羅伊（Las Animas 大道、Leavesley 公路、第 10 街）
- 軌道一側的低混凝土中央隔離帶（2）：聖荷西（Auzerais 大道）；吉爾羅伊（Leavesley 路）
- 軌道一側的金屬貼（1）：吉爾羅伊（第 10 街）
- 無中央隔離帶（17）：聖荷西（Skyway 大道、Blanchard 路）、土狼谷（Palm 大道、Live Oak 大道）、摩根山丘（San Pedro 大道、Middle 大道）；聖馬丁（Church 大道）；吉爾羅伊（Masten 大道、Rucker 大道、Buena Vista 大道、Cohansey 大道、IOOF 大道、Lewis 街、Martin 街、第 6 街、第 7 街、Luchessa 大道、Bloomfield 路）

<sup>8</sup>2015 年底，國會將截止日期至少延長 3 年至 2018 年 12 月 31 日，如果鐵路完成了獲得延期所需的某些法定要求，則有可能延長至 2020 年 12 月 31 日（[www.fra.dot.gov/ptc](http://www.fra.dot.gov/ptc)）。

聖荷西至吉爾羅伊之間的現有平交道因鐵路搶佔是否與相鄰交通號誌相連而有不同：

- 鐵路搶佔連接至相鄰交通號誌的平交道（9）：聖荷西（Skyway 大道、Branham 路、Chynoweth 大道）；摩根山丘（Tilton 大道）；聖馬丁（San Martin 街）；吉爾羅伊（Masten 大道、Las Animas 大道、Leavesley 路、第 10 街）
- 附近有相鄰交通號誌但無號誌搶佔的平交道（8）：聖荷西（Auzerais 大道、West Virginia 街、Blanchard 路）；土狼谷（Palm 大道）；吉爾羅伊（Lewis 街、第 6 街、第 7 街、Luchessa 大道）
- 無相鄰交通號誌的平交道（12）：摩根山丘（Main 街、Dunne 街、San Pedro 大道、Tennant 大道、Middle 大道）；聖馬丁（Church 大道）；吉爾羅伊（Rucker 大道、Buena Vista 大道、Cohansey 大道、IOOF 大道、Martin 街、Bloomfield 路）

如果平交道附近的號誌控制交叉口具有連接至平交道閘門和警示燈系統的交通號誌搶佔，號誌搶佔程序通常提供 5-15 秒的綠燈時間，以便平交道和交通號誌之間的車隊駛離。在此期間，平交道閘門關閉，因此禁止車輛進入平交道。在清道時段之後，號誌要不是為所有移動閃爍紅色（作為一個四方停車控制交叉口），就是有選擇地對不會增加平交道交通量的移動（即平行於鐵路線的移動）保留綠燈時段。列車通過平交道之後，號誌恢復正常相位和計時模式。

### 高鐵列車服務變化

隨著本專案的實施，在聖荷西至吉爾羅伊之間鐵路走廊運行的列車總數最初將會增 2 趟高鐵列車 pphpd 和 48 趟每日高鐵列車（包括非營業列車）。隨著本專案的實施，到 2040 年，聖荷西至吉爾羅伊之間將會增至 7 趟高鐵列車 pphpd 和 176 趟每日列車（包括非往返列車）。隨著在聖荷西 Diridon 車站和吉爾羅伊車站之間的鐵路走廊中修建改善軌道，列車的運行速度將在軌道的直線部分提高到時速 110 英里，但在彎道區域會降低，例如通往聖荷西 Diridon 車站的入口。

### 備選方案 4 的四象限閘門和中央隔離帶

高鐵專案將會改造和改善走廊內的平交道：在現有的 30 個平交道中，將對 29 個平交道進行改善，並將關閉一個平交道（吉爾羅伊第 7 街）。這些改善將包括在覆蓋所有行駛車道的 29 個平交道安裝四象限閘門，配備新的列車檢測和控制設備以及中間隔離帶，以引導和調節行駛路徑。四象限閘門需要在軌道的兩側為雙向汽車行駛安裝閘門結構。在這個應用程序中，為封鎖從軌道上分岔出去的道路而安裝的出口閘門將會配備一個延時裝置，在入口閘門關閉幾秒鐘之後，出口閘門開始下降至它們的水平位置，以避免在平交道困住路面車輛。四象限閘門比兩象限閘門更安全，因為它們可防止司機非法駕駛車輛繞過放下的閘門，以試圖比列車搶先一步。

新的平交道控制和交通搶佔設備的設計將會盡量縮短平交道閘門關閉的總時間，同時滿足強制性要求並提供安全警告和清道時段。

目前沒有欄杆的平交道將需要升級，因為路線速度的提高要求在平交道設定欄杆並向駛來的列車發出警告。由於觸發欄杆關閉的軌旁設備的現有位置不會考慮高鐵列車的線路速度增加和列車長度增加，因此必須改造設有欄杆的平交道。

如上所述，一項研究顯示，與只有兩象限閘門的平交道相比，增加一個四象限閘門系統可將碰撞可能性降低 82%（Cooper 和 Ragland，2012 年）。

### 高鐵專案在高鐵走廊內的安全系統及改善

從 Tamien 車站以南到吉爾羅伊，備選方案 4 將包括兩條專用軌道，用於混合的 Caltrain 和高鐵服務。該路段將由管理局控制，負責鐵路的營運和維護。有了備選方案 4，高鐵將在其從 Tamien 車站以南約 2 英里到吉爾羅伊以南的專用軌道上運行。高鐵將負責在專案這一部分的鐵路運行和調度，其中包括平交道運行。下文討論備選方案 4 包含的與本專案高鐵走廊部分平交道安全相關的安全改善和系統。

將在下一節單獨討論 Caltrain 走廊內的安全條件。



## 高鐵路列車自動控制系統

高鐵路系統將包括自動列車控制（ATC）系統，其中包括列車檢測的自動列車保護功能；防止碰撞和超速；斷軌檢測；聯鎖控制、危險檢測、列車分離和工作區保護；列車自動運行資訊和控制功能；為中央監督員提供軌道運行狀態資訊和控制列車運行能力的自動列車監控功能；以及自動列車控制（PTC），它將提供一個自動列車控制系統，以防止列車因超速而發生碰撞和脫軌，並保護工作區。高鐵路系統的設計也包括一個安全和保安全管理計畫（SS-IAMF#2），將描述管理局為支援安全和保全目標而實施的程序、過程和計畫。這些程序、過程和計畫將包括維護、檢查和維修計畫；規則遵守和程序審查計畫；以及旨在維護系統安全以便盡可能減少脫軌可能性的員工和承包商訓練計畫。高鐵路承包商將會進行補充的初步危險分析以及威脅和脆弱性評估，以確定潛在碰撞危險以及其他設施的危險和脆弱性，然後透過高鐵路設計消除或是盡可能減少這些危險和脆弱性（SS-IAMF#3）。

自動列車控制（ATC）系統將會涵蓋列車控制系統的所有功能，包括安全關鍵和非安全關鍵操作，並將納入符合聯邦鐵路管理局法規的自動列車控制（PTC）。危險檢測系統將會用於整個系統，受到在開始運行前進行的危險分析所支援（SS-IAMF#3）。危險檢測系統也將包括車輛或軌道車輛闖入偵測系統，以及得到危險分析支援的闖入者檢測系統（管理局，2013b，如 EIR/EIS 草案第 3.11 節所述）。

### 平交道欄杆操作與高鐵路列車自動控制系統的整合

Tamien 車站和吉爾羅伊以南的平交道操作將與新的號誌/自動列車控制（ATC）進行整合。如果沒有先從該路段的每個平交道接收到欄杆已經成功降低的肯定標示，列車將無權通過自動列車控制（ATC）系統指定路段的平交道。如果欄杆發生故障，或是從平交道到運行控制中心的主要自動列車控制（ATC）系統設備缺乏能夠顯示欄杆已經放下的通訊，列車將不准通過平交道，並將被要求停車。目前有欄杆的平交道將會改造，因為觸發欄杆關閉的軌旁設備的現有定位不會考慮高鐵路列車的線路速度增加以及高鐵路列車的長度增加。

### 在平交道增加障礙物檢測

EIR/EIS 草案描述了專案將會包括障礙物檢測。然而，EIR/EIS 定稿已在第 2 章「備選方案」中澄清了關於障礙物檢測的討論，內容如下：

- 從 Tamien 車站以南到吉爾羅伊以南的平交道的進一步升級將是增加障礙物檢測。障礙物探測通常採用本地雷達的形式，有時是在每個平交道安裝雷射雷達（亦即使用雷射進行近地面雷達探測）。檢測系統使用無線電波（雷達）和雷射/光（雷射雷達）掃描平交道的公路/鐵路介面區域，以檢測是否存在道路車輛、人員、動物和其他物體，否則可能會阻塞平交道並有可能導致與迎面而來的列車發生碰撞。
- 障礙物檢測將被整合到自動列車控制（ATC）系統中，並向 ATC 系統報告，以便駛來的列車向 ATC 系統要求通行授權，因此通過含有平交道的路段沿著鐵路行駛時，路段內每個平交道的障礙物檢測可透過 ATC 系統向列車報告平交道沒有障礙物。只有當該路段的每個平交道已被明確確認 (a) 欄杆已經降下，而且 (b) 平交道沒有障礙物時，自動列車控制（ATC）系統才會給予列車行駛權。

### 增加交通號誌和號誌搶佔系統

EIR/EIS 草案指出，將提供新的號誌和號誌優先系統。對於從聖荷西 Tamien 車站以南到吉爾羅伊以南的平交道，本高鐵路專案將增加以下額外號誌改善：

- 添加和目前不存在的相鄰交通號誌相連接的鐵路搶佔系統（6）：聖荷西（Blanchard 路）；土狼谷（Palm 大道）；吉爾羅伊（Lewis 街、第 6 街、第 7 街、Luchessa 大道）
- 添加目前不存在的新交通號誌以及和新號誌相連接的鐵路搶佔系統（4）：聖馬丁（Church 大道）；吉爾羅伊（Rucker 大道、Buena Vista 大道、Cohansey 大道）

第 2 章「備選方案」中的文字已經進行澄清，以說明這些細節。

## 平交道欄杆操作與道路交通控制系統的整合

EIR/EIS 草案描述了高鐵系統將為列車運行、平交道和道路交通提供全面整合的通訊和控制。

道路交通號誌的控制將與高鐵自動列車控制（ATC）系統在那些設有道路交通控制系統的平交道進行整合，調節鐵路/公路平交道的交通流量。這可透過從鐵路自動列車控制（ATC）系統到道路交通控制系統的單向資料交換來實現。當平交道欄杆被觸發而開始運行時，資訊會發送到道路系統，以確保交通號誌被設定為紅色，禁止任何道路交通直接駛向或穿過鐵路平交道。一旦列車通過之後欄杆被放開，就會向道路交通系統發送號誌，使之能夠讓交通再次通過平交道。資料不會從道路系統發送到鐵路自動列車控制（ATC）系統，因為道路交通號誌永遠不應觸發鐵路平交道欄杆的降低或升高。

第 2 章「備選方案」中的文字已經進行澄清，以說明這些細節。

### 備選方案 4 Caltrain 走廊內的平交道安全操作

在控制點利克以北，備選方案 4 將位於 Caltrain 走廊內，半島走廊聯合權力委員會將是主鐵路部門。作為主鐵路部門，半島走廊聯合權力委員會負責 Caltrain 走廊內的營運，並為使用其軌道的所有鐵路營運制定營運和安全要求。目前，Caltrain 走廊使用地面號誌系統進行平交道控制。Auzerais 大道和 West Virginia 街的平交道沒有和附近交叉路口的號誌控制進行整合。

管理局在 2020 年夏季和半島走廊聯合權力委員會取得聯繫，以確定主動列車控制（PTC）的狀況，以及到高鐵列車在 Caltrain 走廊營運時可能已經獲得的安全投資。半島走廊聯合權力委員會（Bouchard，2020 年，如 EIR/EIS 定稿第 3.11 節「安全與保全」所述）確認，出於以下原因，它當時無法提供具體細節：(1) Caltrain 有意制定一項未來「資本改善計畫」，以支持最近採納的 Caltrain 服務願景的短期實施，但由於「資本改善計畫」尚未制定，未來的改善無法準確預測；(2) 鑒於 COVID-19 疫情以及對 Caltrain 的嚴重財政影響，加上缺乏專用資金以及必然會過度依賴車票收入，目前為 Caltrain 走廊改善的籌資能力是未知的。Caltrain 提供了有關鐵路目前配置的資訊，以期設想未來將會規劃、資助和實施哪些改善。

Caltrain 已和 Wabtec 公司簽訂合約，以實施「可交互操作電子列車管理系統」（I-ETMS）主動列車控制（PTC）解決方案（取代之計畫的「基於通訊的疊加號誌系統」）。I-ETMS 是一種基於號誌系統疊加的解決方案，半島走廊聯合權力委員會因此已經確定，應該假設現在已經到位的基本軌旁搶佔系統未來能夠就位（Bouchard，2020 年，如 EIR/EIS 定稿第 3.11 節所述）。Wabtec 對 I-ETM 的一般描述如下（Wabtec，未檢出出版日期）：<sup>9</sup>

- 對新技術和現有列車控制及作業系統進行整合，以加強列車運行和安全性。
- 防止違反軌道授權、違反限速、未經授權進入工作區以及列車運行通過位於錯誤位置的道岔，所有這些都會降低列車事故的可能性。
- 有了 I-ETMS，機組人員仍會控制列車。系統監控並確保乘務員遵守所有操作說明，而 I-ETMS 顯示幕為乘務員提供豐富的操作資訊。
- 當列車沿著軌道行駛時，I-ETMS 車載電腦借助車載地理資料庫和全球定位系統，根據所有相關列車和軌道資訊（包括速度、位置、移動許可權、速度限制、工作區和編組限制）連續計算警告和制動曲線。
- I-ETMS 與軌旁設備進行通訊，檢查是否有斷軌、道岔是否正確對齊，以及是否有號誌問題。
- 所有資訊被即時組合和分析，為改善列車運行提供「安全網」。

<sup>9</sup>這是 Wabtec 網站的一般描述；Caltrain 走廊的系統特徵可能與描述的有所不同。

半島走廊聯合權力委員會有一項政策，即在資金允許的情況下實施平交道搶佔系統。半島走廊聯合權力委員會還確認，Caltrain 一直在積極進行安全升級，包括絕大多數車輛和行人路過處的標誌、路面標線及中央隔離帶。Caltrain 使用定期更新的危險分析工具，判斷特定平交道是否將要接受升級（Bouchard，2020 年，如 EIR/EIS 定稿第 3.11 節所述）。

對於 Caltrain 走廊內從 Tamien 車站南部至 Scott 大道的專案，作為備選方案 4 的一部分，管理局將把以下功能納入 West Virginia 街和 Auzerais 大道的平交道：

- 安裝帶有新列車檢測和控制設備的四象限閘門
- 如果可行，增加與相鄰交通號誌相連的鐵路搶佔，並與 Caltrain 的號誌操作進行整合

由於這兩個平交道位於 Caltrain 走廊內，半島走廊聯合權力委員會有可能設定鐵路搶佔（如果可行），作為委員會其他工作的一部分；在此情況下，管理局將為改善提供資金，半島走廊聯合權力委員會將會負責安裝和運行。

### 關於特定位置平交道的意見

已經注意到關於每個平交道具體配置的詳細意見。在第 3 卷「初步設計的初步工程」圖紙上確定的應用（A、A1、B、C 等），展示了穿過三條鐵軌的街道（具有不同車道數）的不同配置。這些應用也展示了街道（具有不同車道數的）非常靠近相鄰軌道的不同場景。這些應用被分配給每個平交道。每個應用都列出了現有改善和擬議改善。各式各樣的應用將會透過下列途徑增加平交道的安全性：(1) 添加兩個車臂架出口以實現四象限閘門系統；(2) 為人行道添加行人臂和擺動門；(3) 添加中央導流線以防止或阻止駕駛人在閘門關閉時插隊；以及 (4) 在毗鄰車輛交通號誌的平交道添加交通檢測器環路以實現號誌互連。附錄 2-A「道路改造和平交道」按位置列出了四象限閘門應用的類型。在詳細設計（「決定記錄」後）期間，管理局將和加州公用事業委員會及當地司法轄區合作解決特定地點的具體問題。

### 結論

管理局將和地方當局及 Caltrain 合作，安裝作為高鐵專案一部分的安全改善設施。管理局將會繼續監測由它擔任主鐵路部門的部分專案路段沿線的安全狀況，並將與半島走廊聯合權力委員會就 Caltrain 走廊內高鐵營運的安全條件進行協調。

本高鐵專案將會滿足和/或超過與管理局將會作為主鐵路部門的區域內的平交道相關的列車營運的聯邦安全要求，因為本專案將會透過安裝四象限閘門、中央導流、平交道功能與附近交通號誌的整合、闖入偵測以及整合列車控制和號誌系統，對現有平交道進行升級。Caltrain 是 Caltrain 走廊的主鐵路部門，管理局將與 Caltrain 就 Caltrain 走廊的安全問題進行合作。透過這些升級，EIR/EIS 草案得出結論，根據 CEQA，與平交道操作相關的安全影響將不太顯著，根據 NEPA，也不會產生重大不利影響。

在 EIR/EIS 定稿第 2 章中增加了關於平交道安全改善的額外說明。

### 19.8.2 SJM-Response-SS-2：應急車輛回應時間

意見提出者對本高鐵專案可能導致應急車輛回應時間延遲表示顧慮，特別是由於備選方案 4 的平交道增加了列車平交道，導致閘門關閉時間延長。一些意見提出者質疑 30 秒延遲這個重要臨界值的理由。一些意見提出者表示，某些緩解措施已經就位、正在延遲、將不會有效，而且/或是管理局應該為新消防站的營運提供資金（不僅僅是修建）。一些意見提出者也要求將立體交叉作為備選方案 4 的一部分來解決這一問題。

### EIR/EIS 分析草案

EIR/EIS 草案第 3.11 節「安全與保全」分析了下列原因導致的所有備選方案的應急車輛回應時間的潛在延遲：(1) 車站車輛交通量增加以及相關的道路擁堵；(2) 採用備選方案 1、2 和 3 縮減聖荷西南部的 Monterey 路；以及 (3) 由於採用備選方案 4 而增加了穿越平交道的列車，閘門關閉時間增



加。<sup>10</sup> EIR/EIS 草案確定，緩解之前的影響在聖荷西、摩根山丘和吉爾羅伊的某些位置將是嚴重的（如第 3.11 節「影響 S&S#4」（對應急通道和回應時間的持續永久影響）所述，如圖 3.11-10 所示）。確定的緩解措施包括緩解措施 SS-MM#3 和 SS-MM#4。<sup>11</sup> 下面討論緩解的具體細節。EIR/EIS 草案的結論是，透過實施確定的緩解措施，可將重大影響降至不太明顯的水準。<sup>12</sup>

### 顯著性臨界值

EIR/EIS 草案第 3.11.4.5 節「依據 CEQA 確定重要性的方法」討論了為應急車輛回應分析提供 30 秒延遲顯著性臨界值的基本原理（具體請見 EIR/EIS 草案第 3.11 節第 16 頁的註腳 9）。出於分析目的，應急通道不足被定義為用於應急回應的物理通道嚴重擁堵或應急回應時間大幅增加（定義為大於 30 秒）。儘管有關於應急車輛回應時間的地方標準，但沒有既定的州或聯邦應急車輛回應時間標準，分析人員無法確定之前根據 CEQA 用來評估這一影響的特定臨界值。<sup>13</sup> 選擇 30 秒這個標準是基於以下幾點考慮：(1) 分析人員審查了當地應急管理機構的回應時間標準（如 EIR/EIS 草案第 3.11 節所述），其中最短的時間約為 5 分鐘。30 秒—或 5 分鐘（300 秒）的 10%—被認為是應急回應時間的顯著延遲；以及 (2) 在 EIR/EIS 草案第 3.2 節中確定 NEPA 影響，用於擁堵條件下的號誌控制交叉口（被界定為服務水準 E 或 F），其中本高鐵專案將會導致 4 秒的額外延誤。穿過鐵路的應急車輛路線可能會遇到 2 到 6 個受閘門關閉時間影響的交叉路口，因此 30 秒的延遲將會包括多達 7 個交叉路口的共同影響（7 個交叉路口乘以 4 秒=28 秒）。

### 建議的緩解措施

EIR/EIS 草案包括兩項緩解措施，以解決應急車輛回應時間延遲問題。

緩解措施 SS-MM#3 包括在聖荷西南部 Monterey 路的某些交叉路口為應急車輛安裝號誌優先控制系統。<sup>14</sup>

緩解措施 SS-MM#4 包括各種改善，以分別解決聖荷西 Diridon 車站和吉爾羅伊車站周圍交通擁堵的影響（Diridon 車站的所有備選方案以及吉爾羅伊站的備選方案 1、2 和 4），並解決與閘門關閉時間增加相關的影響（僅備選方案 4）。

對於這兩個車站區域，管理局承包商將制定應急車輛優先計畫，並在聖荷西市或吉爾羅伊市批准後安裝應急車輛優先處理裝置。有了號誌優先控制系統，與兩個車站周圍擁堵相關的延遲影響預計會減少到 30 秒以內，根據 CEQA，這是不太明顯的影響，根據 NEPA，這不是重大不利影響。

對於 EIR/EIS 確定的應急車輛回應時間可能出現重大延誤的地點，管理局將進行基線監測研究，以確定沒有高鐵營運的行程時間的基線條件。此後，管理局將在高鐵首次營運後約 6 個月進行監測，此後將每年進行監測，為期 3 年。<sup>15</sup> 由於可能不會在多年內全面運行，因此 EIR/EIS 草案已進行澄清，要求在高鐵運行增加至 EIR/EIS 所述到 2040 年達到全面運行水準之後，實施這一監測規則。

<sup>10</sup> 列車數量增加導致的平交道閘門關閉時間增加，會以兩種方式影響應急車輛回應時間：(1) 如果平交道閘門關閉，會耽誤需要穿過軌道的應急車輛；(2) 在整個交通高峰時段定時關閉的平交道閘門會加劇交通擁堵，也會增加應急車輛回應時間。

<sup>11</sup> 僅就備選方案 4 而言，如第 3.11 節「安全和保全」所述，如果在實施緩解措施 SS-MM#3 和 SS-MM#4 之後仍有超過 30 秒臨界值的應急車輛回應延遲，則需要在某些特定車站採取交通緩解措施。

<sup>12</sup> EIR/EIS 草案還指出，如果受影響的地方司法轄區選擇不修建和營運緩解措施中包含的改善，可能會產生不可避免的重大影響（緩解措施要求管理局為這些改善的修建提供資金，但營運成本需要由地方司法轄區來提供資金）。

<sup>13</sup> 分析人員審查了之前的 EIR/EIS，並且聯繫了專案團隊中經驗豐富的交通分析師，但無法確定用於評估該影響的任何其他具體定量臨界值。

<sup>14</sup> 聖荷西市指出它已在聖荷西的 900 個地點安裝了號誌優先控制系統，這一緩解措施不會改善情況。該市沒有明確說明緩解措施中確定的所有擬議位置是否安裝了號誌優先控制系統。該市正確地認為，已有號誌優先控制系統的位置不會產生額外好處。如有任何的剩餘位置沒有在緩解措施中確定的號誌優先控制系統，則會對應急車輛回應時間產生額外好處。如 EIR/EIS 草案所述，與預計到 2040 年的全面營運相比，最初的高鐵營運範圍更為有限。EIR/EIS 草案第 2 章指出，最初營運將包括最多兩趟列車 pphpd，相當於每小時多達四趟或平均每 15 分鐘一趟單向列車。專案將有多達 7 趟列車 pphpd，相當於到 2040 年，每小時有 28 趟或平均每 2 至 3 分鐘有一趟單程列車提供全面服務。監控最初營運是意圖是確認對於應急車輛回應時間改善的潛在需求。這一意圖將會夠早確認相關需求，以便相關改善在全面營運之前就位。

對於因高鐵服務導致應急回應時間比基線行程時間增加 30 秒或以上的平交道位置，將制定與應急車輛回應時間相關的應急車輛優先處理計畫，如對初始服務的監測所示，或根據基於初始服務監測和既定未來高鐵服務水準的未來可能影響評估而對未來高鐵服務成長做出的預測。該計畫的績效標準是將高鐵列車運行對應急車輛回應時間的影響減少到 30 秒以內。

諸多意見提出者對緩解措施 SS-MM#4（適用於臨界值超過 30 秒的影響）的不同方面表示顧慮，因為他們指出緩解措施不會減少平交道本身的延誤。儘管緩解措施 SS-MM#4 確實不會減少平交道本身的延遲，但是緩解措施的不同方面將會減少應急車輛回應時間的延遲，這是已經確定的問題。下面描述緩解措施 SS-MM#3 和 SS-MM#4 的不同部分在減少應急車輛回應時間延遲方面的好處，並針對緩解的各個方面提出了某些具體意見。

- **交通號誌處的應急車輛搶佔設備** — 在附近的交通號誌處提供應急車輛優先權，將有助於列車通過後的應急回應時間。
- **基於路線的交通號誌優先控制系統** — 在遠離平交道的回應路線沿線的交通號誌處提供應急車輛優先權，將有助於車輛在剩餘路線的應急回應時間。
- **應急車輛和公車隊繞行車道** — 在遠離平交道的回應路線沿線提供應急車輛車隊繞行車道，將有助於縮短車輛在剩餘路線的應急回應時間。
- **與鐵路線平行設施的道路通行能力和營運改善，以改善通往相鄰立體交叉平交道的通道** — 改善通往立體交叉平交道的路線將會縮短在通往平交道的備選路線的回應時間，將有助於縮短回應時間。
- **修建新消防站以縮短受影響地區的消防站回應時間** — 意見指出，現有消防站的重新安置可能會減少距離新位置更遠地區的現有服務。意見也對需要購買額外消防站設備以及為一個額外消防站配備人員的持續成本提供資金表示顧慮，並認為這對地方司法轄區而言可能不可行。緩解措施 SS-MM#4 不建議重新安置現有消防站，而是建議修建新的消防站。<sup>16</sup>因此，如果建造新的消防站，不會導致其他服務區域減少。如有必要，作為緩解措施的一部分，管理局將為修建新消防站提供資金，與新消防站及地方司法轄區相關的初始設備則不會產生這些費用。然而，由於管理局根據資金來源為營運和維護活動提供資金的能力受到限制，因此無法為消防站的持續營運和維護提供資金。儘管高鐵專案可為應急車輛回應改善的建設提供資金，但是不能強迫聖荷西市、聖克拉拉縣或吉爾羅伊市建設和營運這些改善。因此，備選方案 4 的影響將是重大而且不可避免的。
- **擴展現有消防站以減少受影響地區的消防站回應時間** — 本規定的含義是，「擴展」將包括額外的應急回應設備，這可擴展消防站同時回應多個呼叫的能力，因此在現有設備受限的情況下減少單一呼叫的延遲。本規定只能在某些情況下帶來好處。EIR/EIS 定稿第 3.11 節已進行澄清，描述本規定的含義。
- **增加簽約急救救護車服務以縮短受影響地區的急救救護車回應時間** — 簽約救護車服務通常在回應區的街道進行巡邏和/或臨時停靠，而不僅限於固定的行動基地。救護車服務的增加將允許在鐵路線的多個側面進行巡邏或臨時停靠，有助於縮短應急回應時間並提高對多個呼叫的回應能力。

除了當地司法轄區可能無法為消防站的持續營運提供資金外，上述緩解措施被認為是切實可行的，而且會因上述原因而縮短應急回應時間。

<sup>16</sup>緩解措施 SS-MM#1 包括有可能在必要時對一個消防站進行本地重新安置到一個附近地點，以便為出入 Monterey 路提供足夠通道。但是，這一重新安置不會降低任何區域的服務，因為潛在的重新安置區域非常靠近目前位置。緩解措施 SS-MM#4 不包括對現有消防站的重新安置。



## 作為緩解措施的立體交叉

意見指出，管理局應在平交道實施立體交叉，以解決聖荷西、摩根山丘和吉爾羅伊某些地點的應急車輛回應影響。

作為上述特定緩解策略的備選方案，如緩解措施 SS-MM#4 中所述，管理局和當地機構可以達成共同協議，讓管理局向其他基礎設施專案（包括附近立體交叉專案）支付替代金。替代金將是管理局本應向上述一項或多項應急車輛優先處理策略的出資額。

另請參見 SJM-Response-GS-1：立體交叉要求，獲取進一步的討論。

## 19.9 農業資源標準答覆

### 19.9.1 SJM-Response-AG-1：服務於重要農田的農業基礎設施因為專案施工而暫時和永久中斷

諸多意見對聖荷西至美熹德專案路段的施工可能造成農業基礎設施中斷表示顧慮，其中包括能源和公用事業、灌溉設施、排水設施和道路，聖荷西至美熹德專案路段的施工可能造成這種中斷。這些意見包括擔心農業供水會被中斷、例如灌溉設施等農業基礎設施可能會在施工期間遭到損壞、排水設施的臨時中斷可能導致灌溉和洪水淹沒生產性農業用地、臨時和永久封路以及永久改道可能會影響農業經營者及時進入他們地塊的能力，以及修建路堤將會產生兩個彼此分離的殘餘地塊。

正如影響 AG#4 和影響 AG#5 中所討論，本高鐵專案的施工將會導致農業用地現有基礎設施的臨時和永久中斷。這可能包括公用事業服務（包括電源）、灌溉系統（包括配電線路、運河和重力流系統）、排水系統和道路通道。納入專案設計的「影響避免和最小化功能」（IAMF）將在很大程度上避免對公用事業、灌溉基礎設施和基礎設施通道（道路）的臨時和永久中斷。

#### 服務重要農田的農業基礎設施的臨時中斷

農業基礎設施的臨時中斷將包括能源和公用事業服務、灌溉設施、排水設施和道路通道的臨時中斷。

路域施工需要臨時關閉地上、地下或架空輸電線路；天然氣輸送管道設施；石油產品運輸設施；以及灌溉基礎設施。關閉可能會中斷向農業客戶等提供的公用事業服務。EIR/EIS 草案表 3.14-10 顯示了受每個備選方案影響的電線和運河/管道的數量。對於公用事業和能源基礎設施的中斷，包括為農業用地提供服務的基礎設施，PUE-IAMF#4 將會要求承包商與服務提供者進行協調。透過這種協調，承包商將能盡可能減少或避免公用事業和能源服務的中斷。PUE-IAMF#3 將要求承包商在既定的施工活動之前，透過傳播媒體將公共設施服務在施工期間不可避免的短期中斷通知給公眾。本通知將向農業經營者提供提前計畫停電的通知。對於需要臨時中斷灌溉設施的施工，如果需要重新安置灌溉設施，PUE-IAMF#2 將要求承包商在斷開原有設施之前驗證新的灌溉設施可否正常運行。這一要求規定在斷開原有設施之前，新的灌溉設施必須投入使用，因此不會因缺乏灌溉而對農業生產力構成破壞。

提出了旨在解決已確定重大影響的緩解措施。緩解措施 AG-MM#5 將把 Casa de Fruta 附近的路堤設計轉換為空中導軌（從 3148+60 車站到 3154 車站），以避免對灌溉基礎設施的影響。此外，緩解措施 AG-MM#4 將要求施工承包商在斷開原有設施之前驗證備用農業排水設施可否正常運行。這一要求將對排水基礎設施造成最低程度的中斷。

此外，專案也需要臨時施工地役權和臨時封閉停車區或行車道，以及修建跨越式立體交叉和互通式立體交叉。這些道路關閉和臨時道路改線可能會導致農業基礎設施的延誤和使用受限，包括對現有牲畜和設備過境點的限制。電線的重新接通有時也可能需要進行短期的道路封閉，這也可能導致農業基礎設施的延誤和使用受限。對於臨時施工導致的基礎設施通道（道路）中斷，TR-IAMF#2 將要求確定繞行路線、臨時標誌、提前通知臨時，以及其他維持交通流量和避免延誤的措施。這些措施將允許繼續使用灌溉基礎設施，以便能夠持續使用灌溉管道。由於施工期間的持續通行，灌溉渠的維護活動將不會中斷。由於在農業區施工而導致的道路封閉，將在封閉前與當地和州農業和卡車運輸機構進行協調，以盡量減少或避免對農業活動的干擾，尤其是在 6 月至 9 月期間（即資源研究

區的收穫季節)。此外，**AG-IAMF#5** 將要求管理局與農業產權所有人或租賃人進行協調，以提供臨時的牲畜和設備過境點。這些臨時過境點將允許在專案施工期間繼續進行常規作業，其中包括設備和牲畜的移動，以及正常的商業活動。這項措施將允許在不是用於臨時施工或為永久路域而收購的農田上繼續進行農業活動。

### 服務於重要農田的農業基礎設施的永久中斷

農業基礎設施的永久中斷包括永久性重新安置一些灌溉設施和農業排水設施，以及封閉或改造一些道路。

重新安置的灌溉和排水設施需要在設施投入使用的同時修建新的通道，以免中斷農業營運。在需要重新安置灌溉設施的地方，除了在 **Casa de Fruta** 附近的一個已確定地點（下文討論），在斷開現有設施之前，將安裝新的灌溉設施並投入運行（**PUE-IAMF#2**）。

主要農業排水設施的重新安置可能會影響重要農田。無法獲取主要的農業排水基礎設施可能會導致土壤中的養分存留率增加、土壤含鹽量升高，以及地下水滯留造成的積水，因而損害根系。

已經提出了旨在解決已確定重大影響的緩解措施。在 **Casa de Fruta** 附近的已確定地點，**PUE-IAMF#2** 將無法發揮作用，因為路堤設計將會一直干擾多條灌溉線。因此，備選方案將會導致這個已確定地點的重要農田改成非農業用途。緩解措施 **AG-MM#5** 將 **Casa de Fruta** 附近的路堤設計轉換為空中導軌（從 **3148+60** 車站到 **3154** 車站），以避免對灌溉基礎設施的影響。此外，緩解措施 **AG-MM#4** 將要求施工承包商在可行時，在斷開原有設施之前驗證備用農業排水設施是否可以運行。這一要求將會儘量減少排水基礎設施的中斷。

道路封閉和永久道路改造可能會限制或排除進入田地以及用於灌溉需求和維護活動的灌溉渠或溝渠。這些關閉和改造可能會中斷基本的農業活動，例如管理土壤、播種、種植和收穫。**EIR/EIS** 定稿表 **3.14-10** 顯示了按不同備選方案劃分的農業用地上的永久封閉道路數量，表 **3.14-11** 顯示了按不同備選方案劃分的農用道路永久改造數量。為解決道路通道可能永久中斷的問題，管理局將會規定道路交叉口的間距不超過 2 英里。此外，**AG-IAMF#6** 將要求管理局與農業用地的所有者就受影響通道的最終路線進行協商。管理局也將提供設備過境點，以儘量減少對日常農業經營和正常商業活動的長期妨礙。

如果部分地產收購會造成殘存農業地塊，根據緩解措施 **AG-MM#3**，管理局和施工承包商將會根據產權人的意見，評估修改通道以便繼續使用農業土地和設施的可能性。承包商將會制定一份技術備忘錄供管理局審查和批准，其中詳細說明為處理被切割地塊而採取的措施、承包商與受影響產權人的主動接觸以及評估結果。改造通道可能包括設計跨越式立體交叉或地下通道以允許農用設備通過。

這些「影響避免和最小化特徵」（**IAMF**）和緩解措施將盡可能減少對公用事業和灌溉基礎設施以及通道（道路）基礎設施的中斷，以便儘量降低對農業生產力的影響。因此，重要農田不太可能因為農業基礎設施的中斷而被改成非農業用途。

### 19.9.2 SJM-Response-AG-2：農田影響—殘存地塊

諸多意見對因專案施工產生的殘存地塊可能造成的農田損失表示顧慮。這些問題包括：與原始地塊相比，殘存地塊的農業生產效率較低，經濟可行性也較低。

由於分割，專案將會導致重要農田產生地塊。部分地塊可能會和較大地塊分開，因為高鐵路域會對地塊進行分割。由於專案施工而永久限制或取消道路時，可能會產生其他殘餘地塊。在 **SJM-Response-AG-1** 中討論了與失去道路通道相關的影響：由於專案施工，服務於重要農田的農業基礎設施暫時和永久中斷。本答覆涉及將因此類分割而被轉換的重要農田面積。

專案施工將產生兩種類型的殘存地塊，一種是在農業生產中依然可行的地塊，另一種是由於缺乏通道、大小不足、缺乏可耕種形狀或靠近不可耕種土地的位置，而被認為無法繼續進行農業生產的地塊。這些無法使用的殘存地塊將由管理局收購。無法使用的重要農田殘存地塊的估計面積從 147 英畝（備選方案 4）到 253 英畝（備選方案 3）不等。

分析人員進行逐一地塊的審查，首先根據高鐵專案路域或相關道路封閉是否會將一個地塊分割成多個部分而產生一個或多個殘存地塊，來確定被分割地塊。在確定被分割地塊和由此產生的殘存地塊之後，地產專家審查了每個殘餘地塊，以確定每個殘存地塊是否缺少可耕地的大小、形狀，或是與可耕地相鄰的位置。殘存地塊具有和可耕地相鄰的位置，使它很容易和相鄰農田合併。這一主要標準涉及殘存地塊的大小（20 英畝或以下的殘存地塊被認為有可能變得不可耕種）以及殘存地塊是否與其他農田相鄰以至於可以與之合併。

確定了兩種可以繼續農業生產的殘餘地塊。無論形狀如何，大於 20 英畝且有通道的較大殘存地塊被認為仍然可用於農業活動。與其他重要農田地塊直接相鄰的較小殘存地塊被認為有可能繼續用於農業生產。被納入專案並因此成為專案一部分的「影響避免和最小化特徵」（AG-IAMF#3），包括一項農田整合計畫。該計畫將會推動把殘存地塊出售給相鄰的農業用地所有者，在實施高鐵專案導致的地塊的最大可行數量上，提供持續的農業使用。整合計畫是管理局的一項實際承諾，旨在幫助確保對地塊的持續農業使用。整合計畫也和用於其他線性交通設施的計畫（例如，加州運輸部發起的專案）一致。可用於農業生產的此類殘存地塊未包含在殘存地塊面積計算中，因此未被添加到高鐵的收購區域。

然而，基於殘存地塊的評估標準（即缺乏通道、大小、形狀或位置），分析人員認定一些殘存地塊不適合現有所有者或相鄰所有者繼續進行農業生產。被確定為不可用殘餘地塊的例子包括例如小於 20 英畝的條形或拐角殘餘地塊，由於鐵路定線或鐵路的插入而無法與相鄰地塊合併。

緩解措施 AG-MM#1 要求管理局（與加州自然保護部合作）收購保護地役權，以保護等量的重要農田，使其免於未來轉變。這項措施要求因為地塊分割和其他間接影響而被間接轉換的重要農田的置換率不低於 0.5:1。管理局將與地方、地區和州組織及機構合作確定該地區合適的土地以及自願的土地所有者，並根據緩解措施 AG-MM#1 中確定的基礎，建立農業保護地役權，為作業中的農業用地提供永久保護和長期管理。即使有了這一承諾，管理局也確認無法完全緩解這些影響。

為了滿足 CEQA 和 NEPA 的要求，透過描述影響的性質和程度來分析地塊分割（包括不可使用的殘存地塊）。分析聚焦重要農田轉換（EIR/EIS 草案第 3.14 節「農業農田」）和社會/經濟影響（EIR/EIS 草案第 3.12 節「社會經濟和社區」）主題。但是，此類分析被認為不適用於在路域收購過程中發生的地產交易。更詳細的特定地塊分析將在地產收購前的評估過程中進行。該分析將與《統一重新安置援助和不動產收購政策法案》相一致。《統一重新安置援助和不動產收購政策法案》規定了聯邦資助專案收購不動產的個人待遇和補償的最低標準（詳見第 2 卷附錄 3.12-A「重新安置援助文件」）。關於收購、補償和重新安置援助的更多資訊，請瀏覽管理局網站：  
[http://www.hsr.ca.gov/Programs/private\\_property.html](http://www.hsr.ca.gov/Programs/private_property.html)

關於殘存地塊被中斷通道的意見，在 SJM-Response-AG-1 中討論對該意見的答覆：服務於重要農田的農業基礎設施因為專案施工而暫時和永久中斷。

### 19.9.3 SJM-Response-AG-3：風效應—粉塵沉積以及殺蟲劑和除草劑漂移對相鄰重要農田的影響

諸多意見對專案施工和營運期間使用除草劑和殺蟲劑以及專案施工和營運導致的粉塵、殺蟲劑和除草劑飄移表示顧慮。顧慮包括：相鄰農田上的粉塵沉積導致農業生產力降低，專案施工和營運期間用於雜草控制的除草劑可能會損害相鄰農田在有機農業生產中的有機認證地位。

空氣傳播的物質，例如粉塵、殺蟲劑和除草劑，如果被風攜帶，可能會影響鄰近重要農田的農業生產力。粉塵沉積可能透過干擾光合作用和創造有利於害蟲（尤其是紅蜘蛛）的環境而降低生產力（管理局，2012 年，如 EIR/EIS 草案第 3.14 節「農田」所述；另見第 2 卷附錄 3.14-D「誘導風流影響：對授粉的影響；花與粉塵」）。殺蟲劑和除草劑漂移到相鄰地塊可能會對農業生產力產生不利影響，尤其是相鄰地塊具備有機認證的地位。此外，MM-BIO#2「制定並實施雜草控制計劃」將會確立方案，在施工、營運和維護期間的地面干擾活動中儘量減少和避免闖入雜草的蔓延。



## 粉塵沉積

施工活動，如在暫存區域和臨時通道上進行平整和移動，有可能增加空氣中的粉塵。此外，專案營運有可能在維護活動期間揚起粉塵。

專案施工期間，承包商將會透過遵守加州空氣資源委員會和聖華金谷空氣污染控制區許可證的要求來控制揚塵（第 2 卷附錄 3.14-D 第 4 頁）。此類措施可能包括給暴露的表面澆水。盡量減少施工導致的空中粉塵，將會盡量減少粉塵對重要農田作物生產力的影響。

專案運行期間，高速鐵路可能會增加粉塵的產生。為盡量減少粉塵的產生，需要進行維護以盡量減少粉塵的產生，使誘導風流不會導致粉塵漂移。在路域處理期間，將會制定修訂版粉塵規劃（第 2 卷附錄 3.14-D 第 4 頁）。

## 殺蟲劑和除草劑漂移

高鐵列車產生的誘導風可能導致噴灑在一個地塊的殺蟲劑和除草劑飄移到相鄰地塊（管理局，2012 年，如 EIR/EIS 草案第 3.14 節所述；見第 2 卷附錄 3.14-D）。此外，與資源研究區域相鄰的一些在生產農業是有機的，認證期為 3 年。在高鐵走廊沿線施工現場的施工及維護活動期間，所用殺蟲劑和除草劑的漂移可能會損害這些農場的有機認證，破壞它們的生存能力。

現行法律禁止殺蟲劑飄離施用殺蟲劑的地塊。第 2 卷附錄 3.14-D（第 4 頁）指出，目前的殺蟲劑施用做法包括地面和空中施用。這些做法，包括將殺蟲劑施用限制在風速低於時速 5 至 10 英里期間，目前已成功用於在有交通路線（公路、高速公路和鐵路）的地區施用殺蟲劑。聖荷西至美熹德專案路段沿線的殺蟲劑施用將會類似於其他線性交通路線。主要區別在於高鐵會引起風。意見提出者表示擔心高鐵引發的風可能會導致殺蟲劑飄移到鄰近區域。但過往列車在路域邊緣產生的風力低於時速 5 至 10 英里，因此用於控制路域內雜草的任何殺蟲劑不會被吹到相鄰的農業地塊上（第 2 卷附錄 3.14-D 第 2 頁）。因此，本專案的營運預計不會加劇殺蟲劑漂移。

此外，施工工地可能會使用除草劑。對 EIR/EIS 草案的「影響 AG#7：誘導風對重要農田農業活動的永久干擾」進行修訂，以提及專案施工期間的除草劑應用。如 EIR/EIS 草案第 3.14 節第 28 頁「影響 AG#1」所述，一些重要農田將被用於專案施工。根據 AG-IAMF#1，重要農田上的所有施工通道、調動、材料堆放和暫存區將恢復到與施工前暫存條件相同的狀態。對於施工時具有有機認證地位的任何重要農田，恢復將包括土地恢復，以便能夠獲得有機認證地位。實施「緩解措施 BIO#2：制定並實施雜草控制計劃」，將會進一步減少施工階段使用除草劑的影響。CEQA 關於該影響的結論得到修訂，以確認實施「緩解措施 BIO#2」將會進一步降低專案施工期間除草劑傳播的風險。

## 19.10 文化資源

### 19.10.1 SJM-Response-CUL-1：歷史財產鑒定基準

一些意見提出者指出，他們對 2017 年至專案竣工期間可能達到 50 年的地產的處理細節表示顧慮。

本專案用來分析所有資源類型的環境基線是 2016-2017 年，反映了本專案的意向通知和籌備通知。根據本專案第 106 節「計畫協議」，後續備忘錄（MOA）將對制定並實施適用於該項任務的審查後鑒定及評估工作提出規定。請參見 EIR/EIS 第 2 卷附錄 3.17-D：「聯邦鐵路管理局、歷史保護諮詢委員會（ACHP）、歷史保護辦公室（SHPO）和管理局關於因涉及加州高速鐵路專案而遵守 NHPA 第 106 節的計畫協議」。本專案的考古和建築環境處理規劃也會涉及 2017 年至專案竣工期間可能達到 50 年的歷史遺產的鑒定和處理。

### 19.10.2 SJM-Response-CUL-2：對《考古調查報告》的修改

一些意見提出者建議修改《考古調查報告》（ASR；管理局，2019 年，如 EIR/EIS 草案第 3.17 節「文化資源」所述）。

管理局就《考古調查報告》中的技術調查結果諮詢了加州歷史保護辦公室（SHPO），包括舉行幾次研討會議，以預先進行資格審定。管理局也就第 106 條「對考古資源影響的調查結果」進行諮詢。請參考 EIR/EIS 第 2 卷附錄 3.17-A「通訊」中的諮詢方記錄。歷史保護辦公室於 2019 年 8 月 27 日同意了《考古調查報告》中所述的考古歷史財產鑒定，並於 2020 年 3 月 27 日同意了對這些歷史財產所受影響的調查結果。《考古調查報告》已被分發給第 106 節諮詢方進行審查，那些意見在提交給歷史保護辦公室之前已經進行修訂。請參考 EIR/EIS 第 2 卷附錄 3.17-A 和《考古調查報告》附錄 C 中的機構和利益相關者推廣記錄。根據《考古調查報告》提供的詳細技術分析以及加州歷史保護辦公室提供的建議，管理局認為有足夠的實質性證據支持在 EIR/EIS 中提出的調查結果。不保證對《考古調查報告》做進一步修訂。

### 19.10.3 SJM-Response-CUL-3：對《歷史建築調查報告》的修改

一些意見提出者建議修改《歷史建築調查報告》（HASR；管理局，2019 年，如 EIR/EIS 草案第 3.17 節「文化資源」所述）。

管理局就《歷史建築調查報告》（HASR）中的技術調查結果諮詢了加州歷史保護辦公室，包括舉行幾次研討會議，以預先進行資格審定。管理局也就第 106 條「對歷史建築資源影響的調查結果」進行了諮詢。歷史保護辦公室於 2019 年 7 月 12 日同意了《歷史建築調查報告》中所述的歷史建築資源鑒定，並於 2020 年 3 月 27 日同意了對這些歷史財產所受影響的調查結果。《歷史建築調查報告》已被分發給第 106 節諮詢方進行審查，那些意見在提交給歷史保護辦公室之前已經進行修訂。請參考 EIR/EIS 第 2 卷附錄 3.17-A「通訊」中的機構和相關推廣記錄。根據《歷史建築調查報告》中提供的詳細技術分析以及加州歷史保護辦公室提出的建議，管理局認為有足夠的實質性證據支持在 EIR/EIS 中提出的調查結果。不保證對《歷史建築調查報告》做進一步修訂。

### 19.10.4 SJM-Response-CUL-4：持續的部落協商

一些意見提出者提到部落協商的必要性以及對原住民遺址的影響。

管理局目前正在與阿瑪·穆特松（Amah Mutsun）部落進行保密磋商。迄今為止，這包括一般資訊會議、具體諮詢會議和推廣通訊。請參見 EIR/EIS 第 2 卷附錄 3.17-B「文化資源—聖荷西至美熹德專案路段 2009-2018 年部落推廣和諮詢工作」中的部落諮詢記錄。管理局將在整個的專案規劃以及制定第 106 節諒解備忘錄和相關處理規劃（如需要）期間繼續討論這些顧慮。管理局預計將在達成「決定記錄」（Record of Decision）之前簽署一份諒解備忘錄。

## 19.11 公眾和機構參與標準答覆

### 19.11.1 SJM-Response-OUT-1：公眾推廣

諸多意見提出者對公眾參與過程表示顧慮，並且指出對於這種規模和範圍的專案而言，推廣不夠充分。一些意見提出者要求延長 EIR/EIS 草案的公眾評議期。其中一些要求指出需要至少延長 30 天。意見提出者也對輔助性技術報告的可用通知表示顧慮。

根據 NEPA 和 CEQA 的要求，管理局進行了廣泛的公眾和機構參與計畫，作為環境審查過程的一部分。公眾參與和推廣活動包括制定和提供資訊材料，如概況介紹、資訊和範圍界定會議（包括全民大會）、公眾和機構會議、與個人和團體的會議，以及向感興趣和/或受影響的組織及協會作介紹和簡報。

機構參與包括機構範圍界定會議、與機構代表的機構間工作組會議以及其他機構諮詢。EIR/EIS 定稿的表 9-1 至 9-4 列出了所舉行的主要利益相關者推廣會議。這些會議是管理局與聖荷西至美熹德專案路段開發過程相關推廣工作的一部分。公眾和機構推廣活動也包括通知和分發 EIR/EIS 草案。EIR/EIS 定稿第 9 章描述了在 EIR/EIS 草案制定期間和發佈後進行的公眾和機構參與工作。

#### 延長要求

管理局是 EIR/EIS 草案的 CEQA 和 NEPA 領導機構。因此，管理局對 EIR/EIS 草案的可用性進行了公開通知，以供公眾審查。



根據 CEQA 的要求（CEQA 指南第 15080–15088 節），聖荷西至美熹德專案路段 EIR/EIS 草案最初分發了 45 天。CEQA 指南規定：

*EIR 草案的公眾審查期不得少於 30 天，也不得超過 60 天，除非是在特殊情況下。當 EIR 草案提交給州資訊交換所供州機構審查時，公眾審查期不得少於 45 天，除非州資訊交換所批准的期限更短，不得少於 30 天。（《加州法規》第 14 章第 15105 節）*

同樣的，管理局作為 NEPA 領導機構，根據聯邦鐵路管理局《環境影響審議程序》第 13(c)(9) 節，分發了 EIR/EIS 草案，其中規定：

*EIS 草案應從美國環境保護局（EPA）收到 EIS 草案那一週後的週五開始，至少在 45 天內提供給公眾和機構進行評議。對 EIS 草案提出意見的期限應在文件的顯著位置指明，但應盡可能考慮在規定期限之後收到的意見。（《聯邦公報》第 64 章第 101 節第 28545 節，1999 年 5 月 26 日）*

根據 CEQA 和 NEPA 的規定，EIR/EIS 草案最初是在 45 天的公眾評議期內供審查和評議，評議期自 2020 年 4 月 24 日開始，至 2020 年 6 月 8 日結束。應機構和利益相關者的要求，同時考慮到 COVID-19 造成的限制，管理局將評議期延長了 15 天，直至 2020 年 6 月 23 日。管理局認為，提供的時間（包括評議期延長 15 天）足以讓公眾審查聖荷西至美熹德專案路段 EIR/EIS 草案並提出意見。

#### 分發和可用通知

根據 CEQA 指南第 15086 節和第 15087 節闡明的要求，管理局就 EIR/EIS 草案提供了廣泛的可用通知，以確保市民、地方、州和聯邦機構以及部落有機會進行審查並提出意見。管理局透過以下方式廣泛通知 EIR/EIS 草案的可用性：

- 發佈於八家當地報紙的法律版面，包括一些西班牙文、普通話和越南文報紙
- 透過電子郵件發送給之前登記透過電子郵件接收 EIR/EIS 草案相關資訊的所有個人/組織
- 直接郵寄給專案郵寄名單上的人以及要求書面通知的人
- 直接郵寄至專案備選方案覆蓋區 1000 英尺範圍內的非建制區域、專案覆蓋區 300 英尺範圍內的法人區域以及高鐵車站覆蓋區 1200 英尺範圍內的財產所有人/佔用人
- 直接郵寄給機構、民選官員和部落
- 直接郵寄至專案覆蓋區 0.5 英里範圍內的學校和教育設施
- 直接郵寄至專案覆蓋區 0.25 英里範圍內的學校、教育設施和學區
- 向聖克拉拉、聖貝尼托和美熹德縣的縣辦事員辦公室提交電子通知
- 向州資訊交換所提交副本
- 發佈於《聯邦公報》

管理局透過以下方式提供查閱 EIR/EIS 草案的管道：整個 EIR/EIS 草案第 1 至第 3 卷可在管理局網站上查閱；任何透過管理局網站提出要求的人都可免費獲得包含這些文件的電子媒體；在管理局的沙加緬度和聖荷西辦事處提供電子媒體和印刷副本供公眾查看。在 2020 年 4 月 24 日 EIR/EIS 草案發佈日期之前的幾個月，管理局就儲存卡接收和保存分發材料以供公眾審查的能力與儲存庫保持定期聯繫，並為專案附近的公共圖書館準備了電子媒體和印刷副本。然而，鑒於 COVID-19 疫情，所有儲存庫都按照紐森州長的居家避疫令（N-33-20 號行政令）和適用的縣衛生官員指令關閉或在公眾訪問受限的情況下運行。

EIR/EIS 草案中引用的所有技術報告和其他文件均以電子形式提及，可透過管理局網站或致電 (800) 455-8166 向管理局辦公室索取。這些未包含在 EIR/EIS 草案各卷中的支持文件未在網站上提供，因為管理局依據加州強制執行的《網頁內容資訊無障礙指南》2.0 級 AA 標準，不遺餘力地確保網站及其內容符合《美國殘障人士法案》的法定要求。

管理局也透過以下方式促進對 EIR/EIS 草案可用性和評議期的認識：透過郵寄公告和群發電子郵件，透過在每月機構會議和定期磋商期間提供資訊，透過在 EIR/EIS 草案 45 天評議期內舉行三次虛擬社群開放日和虛擬公眾聽證會。

公眾有機會以多種方式對 EIR/EIS 草案提出意見。可透過郵寄紙張信函、在公開聽證會上口頭、透過電子郵件或在管理局網站上以電子方式向管理局提交評論意見。管理局已經考慮了 2020 年 4 月 24 日至 6 月 23 日這 60 天評議期內收到的關於 EIR/EIS 草案的所有意見。這些意見和管理局的答覆被納入 EIR/EIS 定稿的以下章節：第 21 章，聯邦機構意見；第 22 章，州機構意見；第 23 章，當選官員意見；第 24 章，地方機構意見；第 25 章，企業和組織意見；第 26 章，個人意見。就 EIR/EIS 草案共計提交了 747 封意見函（一封意見函可能包含一條或多條意見）。這些意見書是透過電子郵件、郵寄信件和管理局網站提供的。這些意見書中大約有 4,889 條個人意見。

### 公開聽證會和會議通知

最初於 2020 年 4 月 24 日發佈的可用通知（NOA）包括 2020 年 5 月 27 日的當面通知、2020 年 5 月 11 日、5 月 14 日和 5 月 18 日的公開聽證會以及當面社區開放日。

除了上面的「分發和可用通知」章節中描述的通知工作外，管理局也將可用通知（NOA）發佈在聖荷西至美熹德專案路段的網頁上，並提供了管理局主頁的連結。管理局也於 2020 年 4 月 22 日發佈了一份新聞稿，提供了具體的聽證會和會議資訊。

在發佈可用通知（NOA）之後，加州州長蓋文·紐森宣佈指令，旨在禁止任何規模的集會來緩解加州（和全球）COVID-19 傳播的需求。此外，紐森州長發佈了 N-33-20 號行政令，命令住在加州的所有個人留在家中或居住地。該行政令自發佈之日立即生效，直至另行通知。為遵守州長指令和 N-33-20 號行政令，並保護公眾健康，管理局將公開聽證會和社區開放日的傳統面對面形式更改為線上和透過電話舉行的「虛擬」形式。有關公開聽證會和社區開放日的最新資訊已在管理局網站上公佈。

為促進這三次虛擬開放日和公開聽證會，以英文、西班牙文、越南文和中文編寫了各種出版物和資料。這些文件包括全州高速鐵路實況表、聖荷西至美熹德專案路段執行摘要，以及可用通知（NOA）。此外，管理局網站也包括高鐵的相關資訊、擬議的高鐵路線、管理局自 2008 年以來的業務計畫、簡訊、新聞稿、董事會會議、近期發展、環境審查過程的現狀、管理局的聯繫資訊以及相關連結。虛擬社群開放日和公眾聽證會提供語言口譯員。

### 評議期結束後收到的評論意見

在 2020 年 4 月 24 日至 2020 年 6 月 23 日期間的 60 天內，聖荷西至美熹德專案路段 EIR/EIS 草案被分發給公眾進行審查和評議。在評議期結束後，管理局收到了大約 38 份意見書。儘管這些意見書遲交，但是仍在 EIR/EIS 定稿第 4 卷中予以考慮和答覆。

### 關於 EIR/EIS 修訂/補充草案收到的意見

聖荷西至美熹德專案路段 EIR/EIS 修訂/補充草案在 2021 年 4 月 23 日至 2021 年 6 月 9 日期間的 45 天內分發給公眾進行審查和評議。管理局共計從信函和電子郵件收到 16 份意見書。這 16 份意見書共計產生了 226 條獨立意見。

#### 19.11.2 SJM-Response-OUT-2：與當地機構協商和遵守當地法規

一些意見提出者聲稱，管理局沒有按照法律要求與當地機構進行協商。一些意見提出者質疑 EIR/EIS 草案中的聲明，亦即管理局無需遵守關於各種資源的當地法規。

在規劃和設計聖荷西至美熹德專案路段備選方案以及制定 EIR/EIS 期間，管理局與當地政府官員和當地公共機構工作人員進行了廣泛協商。EIR/EIS 定稿第 9 章記錄了 2009 年至 2020 年的當地公共機構諮詢活動。此外，EIR/EIS 定稿第 9.4.7 節「機構會議和磋商」摘要了與各合作機構的協調工作。

本專案由一個州機構（管理局）負責實施，管理局根據聯邦鐵路管理局和管理局於 2019 年 7 月 23 日簽署的諒解備忘錄，擔任聯邦領導機構。專案必須符合管理局運作所依據的法令和法規的政策及目的，包括所有適用的州和聯邦法規。一些意見提出者建議，本高鐵專案必須符合當地總體規劃。由於加州的一個機構是本專案發起人，因此本專案不受當地政府總體規劃政策或分區法規的約束。

儘管如此，管理局承認，如果專案的設計方式盡可能對必須經過的當地環境保持敏感，同時仍能滿足高鐵服務的獨特設計約束，專案可以取得最大成功。此外，透過與當地機構工作人員的會議以及與當地政府官員和工作人員的直接討論，管理局努力制定了一個專案設計，以盡量減少當地影響，並盡量與當地規劃保持一致。與 CEQA 和 NEPA 的要求保持一致，EIR/EIS 第 3.13 節「車站規劃、土地使用和開發」以及第 2 卷附錄 2-J「區域和地方規劃和政策」和第 2 卷附錄 2-K「政策一致性分析」討論了專案與當地總體規劃及分區法規的一致性。附錄 2-K 也討論了管理局按照《聯邦法規》第 40 編第 1506.2(d) 節的要求對專案和規劃進行協調的程度。

### 19.11.3 SJM-Response-OUT-3：與當地保護機構的協調

*意見提出者建議管理局與當地野生動物保護專家機構合作解決野生動物問題。*

如第 9 章「公眾和機構參與」所述，管理局與利益相關者、社區工作組、技術工作組及各機構進行了廣泛推廣。本章詳細介紹了管理局與之會面的團體和機構，第 2 卷附錄 9-A「公眾和機構參與」包括這些會議、主題和日期的更多細節。在整個公眾評議期間，諸多此類團體和機構對 EIR/EIS 草案和 EIR/EIS 修訂/補充草案提出了意見。根據所提供意見和資訊，管理局修訂了 EIR/EIS 定稿的部分內容，以體現這些資訊。管理局也將繼續透過各種許可程序與各機構合作，並與包括保護機構在內的利益相關者合作，以進一步解決他們的顧慮。

## 20 PHẢN HỒI TIÊU CHUẨN

### 20.1 Mở Đầu

Trong Khi Đạo Luật Chất Lượng Môi Trường California (CEQA) và Đạo Luật Chính Sách Môi Trường Quốc Gia (NEPA) lưu hành Dự Thảo Báo Cáo Tác Động Môi Trường (EIR)/Tuyên Bố Tác Động Môi Trường (EIS) vào năm 2020, Cơ Quan Đường Sắt Cao Tốc California (Cơ quan) đã nhận được 747 văn bản bình luận đề trình và bình luận bằng lời nói, chứa 4,889 bình luận cá nhân. Trong quá trình lưu hành Dự thảo sửa đổi/Bổ sung EIR/EIS vào năm 2021, Cơ quan đã nhận được 16 bản gửi bình luận bao gồm 226 bình luận rời rạc. Nhiều ý kiến nhận được trong các kỳ lấy ý kiến công khai này đã nêu ra các vấn đề tương tự về dự án và các tác động đến môi trường của dự án. Do đó, Cơ quan có thẩm quyền đã chuẩn bị một chương các câu trả lời tiêu chuẩn để giải quyết các vấn đề thường gặp nhất.

Các câu trả lời tiêu chuẩn trong chương này cung cấp phản hồi toàn diện cho một vấn đề để nhiều khía cạnh của cùng một vấn đề được giải quyết một cách có tổ chức tại một địa điểm. Điều này làm giảm bất kỳ sự lặp lại nào của các câu trả lời. Khi một nhận xét cá nhân nêu ra một vấn đề được thảo luận trong một phản hồi tiêu chuẩn, phản hồi cho nhận xét cá nhân bao gồm một tham chiếu chéo đến phản hồi tiêu chuẩn thích hợp.

### 20.2 Các Câu Trả Lời Tiêu Chuẩn Chung

#### 20.2.1 SJM-Response-GEN-1: Phản Đối và Bình Luận về Giá Trị của Dự Án

Nhiều người bình luận bày tỏ sự phản đối chung đối với dự án và đường sắt cao tốc (HSR) ở California. Một số ý kiến đánh giá về giá trị của dự án và những người bình luận bày tỏ rằng dự án là không cần thiết và không nên theo đuổi do chi phí của dự án hoặc thiếu kinh phí. Nhiều ý kiến bày tỏ quan ngại chung về những tác động có thể xảy ra đối với nhiều chủ đề tài nguyên, bao gồm tác động đến cộng đồng của họ, nông nghiệp, cá và động vật hoang dã, địa chất và địa chấn. Các nhà bình luận bày tỏ sự bối rối và lo ngại rằng dự án này không giống với dự án đã được biểu quyết trước đó theo Đề xuất 1A, rằng không cần thiết phải có dự án hoặc có những lựa chọn tốt hơn, bao gồm cả các lựa chọn giao thông khác ngoài đường sắt hoặc các công nghệ đường sắt thay thế. Một số nhà bình luận cho rằng đại dịch toàn cầu hiện nay đã làm thay đổi hoàn cảnh và với một phần lớn dân số làm việc từ xa, Mục Đích và Nhu Cầu của HSR không còn rõ ràng.

Những bình phẩm này trình bày ý kiến về dự án. CEQA và NEPA yêu cầu EIR Cuối cùng và EIS phản hồi các ý kiến có trách nhiệm nhận được về các vấn đề môi trường (xem 14 Bộ Luật Quy Định của California [Cal. Code Regs.] § 15088 (a) và Quy trình FRA về Xem xét Tác Động Môi Trường 14 (s)). Những nhận xét này không đề cập đến vấn đề môi trường nhưng đã được đưa vào hồ sơ hành chính của dự án. Thông tin liên quan đến các mối quan tâm chính thể hiện trong các nhận xét này được cung cấp dưới đây.

#### Mục Đích và Nhu Cầu

Như đã thảo luận trong Phần 1.2, Mục đích và Sự cần thiết đối với Hệ thống Đường Sắt Cao Tốc và Phần Dự Án San Jose tới Merced, của EIR/EIS Cuối cùng này, dân số của California đang tăng lên nhanh chóng và, trừ khi các giải pháp giao thông mới được xác định và thực hiện, tình trạng giao thông sẽ chỉ trở nên tắc nghẽn hơn và sự chậm trễ sẽ tiếp tục gia tăng. Hệ thống HSR được đề xuất sẽ cung cấp chi phí hành khách thấp hơn so với đi lại bằng đường hàng không cho cùng một thị trường giữa các thành phố và cung cấp dịch vụ cạnh tranh với du lịch bằng xe hơi. Nó sẽ tăng tính di động đồng thời giảm ô nhiễm không khí, giảm sự phụ thuộc vào nhiên liệu hóa thạch, bảo vệ môi trường bằng cách giảm phát thải khí nhà kính (GHG) và thúc đẩy phát triển bền vững ở các khu vực gần các nhà ga so với xu hướng hiện có. Bằng cách cải thiện kết nối, hệ thống HSR sẽ thúc đẩy năng suất của California và nâng cao nền kinh tế. Vui lòng tham khảo Phần 1.2.1, Mục đích của Hệ thống Đường Sắt Cao Tốc; Phần 1.2.2, Mục đích của Phần Dự Án San Jose tới Merced; và Phần 1.2.4, Nhu cầu Toàn Tiểu bang và Khu vực đối với Hệ thống Đường Sắt Cao Tốc trong Khu vực Dự Án Hợp Nhất San Jose.



Mặc dù việc di chuyển bằng tàu hỏa quá cảnh và liên thành phố đã giảm đáng kể kể từ Tháng Ba 2020 do đại dịch, Cơ quan chức năng tin tưởng rằng các dự báo về lượng hành khách cho Hệ Thống Đường Sắt Cao Tốc California được thảo luận trong Phần 2.7.1, Dự Báo Nhu Cầu Đi Lại và Lượng Hành Khách vẫn có giá trị sử dụng trong EIR/EIS do sự gia tăng dân số và hậu quả là tắc nghẽn giao thông, và tính chất ngắn hạn được dự đoán trước về tác động của đại dịch đối với việc đi lại bằng tàu hỏa quá cảnh và liên thành phố. Kinh nghiệm của các tuyến đường BART, Hành lang bán đảo Caltrain và Hành lang Amtrak's Capitol trong thời kỳ suy thoái kinh tế trước đây cho thấy lượng người đi tàu hỏa quá cảnh và liên thành phố sẽ phục hồi kịp thời tương ứng với mức tăng việc làm và mức thất nghiệp thấp hơn. Mặc dù đại dịch hiện tại đã ảnh hưởng nghiêm trọng đến phương tiện công cộng và người đi đường sắt trong thời gian tới, Cơ quan chức năng không dự đoán rằng COVID-19 sẽ ảnh hưởng đáng kể đến nhu cầu hoặc nhu cầu đi lại liên quan đến hệ thống HSR. Với những hạn chế nghiêm trọng đối với việc mở rộng hệ thống giao thông hiện có, nhu cầu về dịch vụ tàu HSR sẽ vẫn duy trì trong dài hạn bất chấp những ảnh hưởng ngắn hạn của đại dịch COVID-19 đối với hệ thống giao thông. Do đó, các dự báo về lượng hành khách được Cơ quan có thẩm quyền sử dụng vẫn có giá trị cho mục đích và nhu cầu của dự án và phân tích các tác động và lợi ích dự kiến của dự án, và sẽ là suy đoán nếu sửa đổi các dự báo cho các mục đích của Bản thảo phân tích EIR/EIS dựa trên mức độ vận chuyển và hành khách đường sắt trong thời gian gần đây.

### Chi Phí Dự Án và Nguồn Vốn

Dự án HSR sẽ được tài trợ thông qua sự kết hợp của các quỹ liên bang, tiểu bang và tư nhân. Cho đến nay, Cơ quan đã đảm bảo tài trợ thông qua sự kết hợp của tài trợ liên bang, tiểu bang, và tư nhân, bao gồm: Chương Trình Đường Sắt Hành Khách Cao Tốc Liên Tỉnh Của Cục Đường Sắt Liên Bang (FRA); Dự luật 1A của California, Đạo Luật Trái Phiếu Cho Tàu Chở Khách Cao Tốc An Toàn, đáng tin cậy (Dự luật 1A), được cử tri tiểu bang thông qua vào Tháng Mười Một 2008; và tiền thu được từ Chương Trình. Cap-and-Trade của California.

Cap-and-trade đề cập đến cơ chế dựa trên thị trường do Ban Tài Nguyên Không Khí California thiết lập để đạt được các yêu cầu giảm thiểu KNK trong Dự Luật Hợp Đồng (AB) 32. Vui lòng tham khảo Phần 1.1.3.1, Luật và Nguồn Vốn của Bang California, của Dự thảo EIR/EIS và Kế Hoạch Kinh Doanh năm 2020 (Thẩm quyền 2021, như được trích dẫn trong Chương 1, Mục đích, Nhu cầu và Mục tiêu của Dự án, của EIR/EIS cuối cùng), Chương 4: Chi phí và Nguồn Vốn để Cung Cấp Hệ Thống Giai Đoạn 1, để biết thêm thông tin chi tiết về khả năng tài trợ hiện tại và các lựa chọn tiềm năng để cấp vốn trong tương lai. Trong số kinh phí dự kiến dành cho hệ thống HSR, Bang California đang cung cấp phần lớn các khoản đóng góp. Tuy nhiên, nhất quán với ý định ban đầu của Dự luật 1A, Cơ quan tiếp tục tìm kiếm các cơ hội để liên quan đến tài trợ tư nhân trong Hệ thống HSR California.

Các hệ thống HSR trên thế giới tự trang trải chi phí vận hành thông qua doanh thu, đó là lý do chính khiến 13 quốc gia đã xây dựng gần 10,000 dặm tuyến HSR trong vài thập kỷ qua và tại sao 24 quốc gia đang lên kế hoạch và xây dựng thêm 16,000 dặm nữa. Phân tích tài chính của hệ thống California, được mô tả trong Kế Hoạch Kinh Doanh năm 2018 (Cơ quan 2018a, như được trích dẫn trong Chương 1 của Dự thảo EIR/EIS) và Kế Hoạch Kinh Doanh năm 2020 (Cơ quan 2021, như được trích dẫn trong Chương 1 của EIR/EIS cuối cùng), chứng tỏ rằng lượng người đi xe và doanh thu sẽ trang trải chi phí vận hành hệ thống, nghĩa là không cần trợ cấp vận hành.

### Đề xuất 1A

Dự luật 1A nhận thấy rằng việc xây dựng hệ thống hành khách HSR để phục vụ các khu vực đô thị lớn là cấp thiết đối với California. Như được mô tả trong Phần 1.1.3.1, Luật và Nguồn Vốn của Bang California, của Bản thảo EIR/EIS, các cử tri California đã thông qua Dự luật 1A vào Tháng Mười Một 2008, cung cấp \$9.95 tỷ đô la trái phiếu cho Cơ quan bắt đầu xây dựng hệ thống HSR. Như được mô tả trên trang 2 của Kế Hoạch Kinh Doanh 2020 (Cơ quan 2021, như được trích dẫn trong Chương 1 của EIR/EIS Cuối cùng), biện pháp trái phiếu Dự luật 1A đã cung cấp 20 phần trăm chi phí dự án như ước tính vào năm 2008. Kỳ vọng là tiểu bang sẽ khớp các quỹ trái phiếu với các nguồn tài trợ khác như tiểu bang, địa phương, liên bang và tư nhân. Từ năm 2008 đến năm 2020, các quỹ trái phiếu đó đã được khớp. Như đã giải thích trong Kế hoạch Kinh



doanh năm 2020, số tiền tài trợ hiện không đủ để hoàn thành toàn bộ Giai đoạn 1 của dự án HSR, nhưng đủ để thúc đẩy sứ mệnh của Dự luật 1A (Cơ quan 2021, như đã trích dẫn trong Chương 1 của EIR/EIS Cuối cùng). Chương trình HSR tiếp tục cố gắng để phù hợp với mục đích ban đầu của Dự luật 1A.

Tất cả các giải pháp thay thế của dự án San Jose đến Merced đều được thiết kế để phù hợp với chỉ thị Dự luật 1A nhằm sử dụng tối đa các hành lang giao thông hiện có. Như đã giải thích trong Báo Cáo Tóm Tắt Trạm Kiểm Soát B năm 2013, hệ thống HSR “phải đáp ứng nhu cầu của California về vận chuyển đáng tin cậy, tốc độ cao, phát thải thấp hơn theo cách phù hợp với các quy định của Dự luật 1A” (Cơ quan và FRA 2013, như được trích dẫn trong Chương 8, Phương án ưu tiên, của Bản thảo EIR/EIS). Sự nhất quán với các yêu cầu của Dự luật 1A được sử dụng như một tiêu chí chính để loại trừ các lựa chọn thay thế khỏi việc xem xét thêm. Để đáp ứng mục đích và nhu cầu của dự án và được xem xét để phân tích thêm trong Bản thảo EIR/EIS, một giải pháp thay thế phải cung cấp thời gian đi lại có thể dự đoán và nhất quán, tuân theo các hành lang giao thông hoặc tiện ích hiện có ở mức độ khả thi để giảm tác động đến cộng đồng và môi trường và khả thi về mặt tài chính. Tất cả bốn giải pháp thay thế được phân tích trong EIR / EIS đều phù hợp với các yêu cầu và sứ mệnh của Dự luật 1A.

### Công Nghệ Giao Thông Thay Thế

Về các nhận xét đề xuất các phương thức vận tải hoặc công nghệ khác, Cơ quan đã xem xét những ý kiến này trong các phân tích trước đó. Như được mô tả trong Tóm tắt Điều hành; Chương 1, Mục đích, Nhu cầu và Mục tiêu của Dự án; và Chương 2, Giải pháp thay thế, Cơ quan và FRA trước đây đã quyết định sử dụng quy trình đánh giá môi trường theo cấp độ và chuẩn bị *Báo Cáo Tác Động Môi Trường Cuối Cùng Của Chương Trình/Tuyên Bố Tác Động Môi Trường (EIR/EIS) cho Hệ Thống Tàu Cao Tốc California được đề xuất* (Chương trình toàn bang EIR/ EIS) vào năm 2005 (Authority và FRA 2005, như được trích dẫn trong Tóm Tắt Điều Hành của Dự thảo EIR/EIS). Chương Trình Toàn Tiểu Bang EIR/EIS đã phân tích tác động của việc triển khai Hệ thống đường sắt cao tốc toàn tiểu bang dài 800 dặm và so sánh những tác động đó với tác động của Giải Pháp Thay Thế Không có Dự án và một giải pháp thay thế cải thiện sân bay và đường cao tốc để đáp ứng nhu cầu vận tải trong tương lai của tiểu bang. Giải pháp thay thế HSR bao gồm việc xem xét các công nghệ tàu/loại phương tiện khác nhau, cũng như các hành lang hướng tuyến rộng khác nhau và các vị trí nhà ga. Mục đích của phân tích là hỗ trợ các quyết định chính sách rộng rãi về việc có nên theo đuổi hệ thống tàu cao tốc hay không, loại nào, và ở đâu. Khi kết thúc quá trình đánh giá môi trường cấp 1, các cơ quan đã đưa ra các quyết định cấp một sau đây:

- Lựa chọn phương án vận chuyển —Đã chọn phương án HSR thay cho phương thức thay thế (mở rộng sân bay và đường cao tốc) và Phương Án Không Có Dự Án (không làm gì) để phục vụ nhu cầu giao thông ngày càng tăng của California
- Lựa chọn công nghệ tàu hỏa—Đã chọn tốc độ rất cao, bánh xe thép điện khí hóa trên đường sắt bằng thép công nghệ bay trên từ trường, tốc độ thấp hơn, bánh xe bằng thép điện khí hóa trên đường sắt bằng thép; và bánh xe bằng thép chạy dầu diesel (không điện khí hóa) tốc độ thấp hơn trên đường sắt bằng thép
- Lựa chọn các hành lang hướng tuyến ưu tiên—Các hành lang hướng tuyến ưu tiên đã chọn cho hầu hết hệ thống trên toàn tiểu bang sẽ được nghiên cứu chi tiết hơn trong EIR/EISs cấp hai
- Lựa chọn vị trí ga ưu tiên—Vị trí ga đã chọn dọc theo các hành lang hướng tuyến ưu tiên sẽ được nghiên cứu chi tiết hơn trong EIR/EISs cấp hai
- Thông qua các chiến lược giảm thiểu —Các chiến lược giảm thiểu rộng rãi đã được thông qua để được hoàn thiện và áp dụng ở cấp thứ hai, như một phần của lập kế hoạch và phát triển dự án và đánh giá môi trường

Các quyết định này không bị thách thức pháp lý (FRA 2005, như được trích dẫn trong Chương 1 của Dự thảo EIR/EIS; Cơ quan 2005, như được trích dẫn trong Chương 1 của Dự thảo EIR/EIS).

Như đã giải thích trong Phần 1.2.4.1, Hạn Chế Về Nhu Cầu Đi Lại và Năng Lực, của Dự thảo EIR/EIS, phương thức vận chuyển phát triển nhanh nhất cho các chuyến đi liên tỉnh là đường sắt thông thường, và nếu không có HSR, ô tô sẽ tiếp tục chiếm phần chia sẻ lớn nhất của du lịch liên tỉnh đường dài. Do những hạn chế hiện có đối với việc mở rộng các sân bay trung tâm lớn ở Nam California, các phương thức di chuyển mặt đất tốc độ cao sẽ cần thiết để giảm bớt nhu cầu ngày càng tăng và hạn chế về năng lực của sân bay. Hệ thống HSR sẽ cung cấp một lựa chọn đi lại liên tỉnh với dịch vụ thường xuyên, đáng tin cậy và giá vé cạnh tranh cho dân số ngày càng tăng.

Các mục tiêu của hệ thống HSR đề xuất bao gồm cung cấp giao diện với các sân bay thương mại lớn, phương tiện công cộng và mạng lưới đường cao tốc. Cơ sở cho phân tích trong Dự thảo EIR/EIS giả định việc hoàn thành Dự án Điện Khí Hóa Hành Lang Bán Đảo Caltrain từ Đại lộ Scott ở Santa Clara đến Ga Tamien ở San Jose. Như được mô tả trong Phần 1.4.1, Chương Trình Hiện Đại Hóa Caltrain, Chương Trình Hiện Đại Hóa Caltrain sẽ điện khí hóa, và nâng cấp hiệu suất, hiệu suất vận hành, công suất, an toàn và độ tin cậy của dịch vụ đường sắt đi lại của Caltrain thông qua việc thực hiện một số dự án quan trọng. Chúng bao gồm điện khí hóa hành lang Caltrain hiện có từ San Francisco đến San Jose; lắp đặt hệ thống điều khiển tàu tích cực dựa trên Hệ Thống Tín Hiệu Lốp Phủ Truyền Thông (PTC), là một hệ thống tín hiệu tiên tiến bao gồm các cải tiến an toàn được liên bang bắt buộc; nâng cấp hệ thống tín hiệu; và việc thay thế các đoàn tàu chạy bằng động cơ diesel của Caltrain bằng các đoàn tàu điện hiệu suất cao hoặc Nhiều Đơn Vị Chạy Điện (Caltrain 2018, như được trích dẫn trong Chương 1 của Dự thảo EIR/EIS). Quá trình điện khí hóa Caltrain dự kiến hoàn thành vào năm 2022.

Như được mô tả trong Chương 1, mạng lưới đi lại giữa các quận của Khu vực Vịnh San Francisco (Bay Area) và các khu vực khác được ước tính sẽ tăng lên tới 53,000 công nhân từ năm 2010 đến năm 2040 và, nếu không có hệ thống HSR, xe hơi sẽ tiếp tục chiếm phần chia sẻ lớn nhất trong việc đi lại liên tỉnh đường dài. Một số nhà bình luận lo ngại rằng hệ thống HSR sẽ chỉ là một tàu chạy dầu diesel khác. Hệ thống HSR ở California sẽ chạy hoàn toàn bằng điện được tạo ra từ các nguồn tái tạo. Các đoàn tàu HSR sẽ không chạy bằng động cơ diesel. Các chuyến tàu sẽ không chỉ sử dụng 100% năng lượng tái tạo mà các nhà ga và cơ sở bảo dưỡng đã được thiết kế để bền vững (Cơ quan chức năng 2020a).

Về các ý kiến khẳng định HSR là lãng phí tiền bạc và California nên đầu tư vào các phương tiện giao thông khác, không có lựa chọn giao thông nào khác có thể cung cấp năng lực tương tự như HSR cho việc đi lại trên toàn tiểu bang. Như đã trình bày trong Tờ thông tin về Xây dựng của Cơ quan, tiểu bang sẽ cần “4,300 dặm làn đường cao tốc mới, 115 cổng sân bay bổ sung, 4 đường băng sân bay mới trị giá hơn \$158 tỷ đô la với chi phí bảo trì 50 năm hơn \$132.8 tỷ đô la” để cung cấp cùng công suất với HSR từ San Francisco đến Los Angeles (Cơ quan 2020b).

### Coronavirus

Thống đốc California Gavin Newsom đã công bố các chỉ thị để giải quyết nhu cầu làm chậm sự lây lan của coronavirus mới (COVID-19) ở California (và trên toàn cầu) bằng cách cấm tụ tập ở bất cứ quy mô nào. Ngoài ra, Thống đốc Newsom đã ban hành Lệnh Hành Pháp N-33-20, lệnh này ra lệnh cho tất cả các cá nhân sống ở bang California phải ở nhà hoặc tại nơi cư trú của họ, trừ những trường hợp hạn chế, chẳng hạn như cho một công việc cần thiết hoặc mua sắm những thứ cho các mục đích cần thiết. Cơ quan Công nhận mức độ nghiêm trọng của cuộc khủng hoảng y tế toàn cầu hiện nay và những thách thức mà COVID-19 đang hiện diện ở California. Công việc trong lĩnh vực giao thông vận tải được xác định là một trong 16 lĩnh vực cơ sở hạ tầng quan trọng theo Lệnh Hành Pháp N-33-20 của California được phép tiếp tục hoạt động theo lệnh của thống đốc. Vì lý do đó, Cơ quan có thẩm quyền đã tiếp tục công việc đánh giá môi trường và xây dựng các đoạn HSR nhất định trong Tình Trạng Khẩn Cấp này. Có hiệu lực từ ngày 15 Tháng Sáu, 2021, Thống đốc ban hành lệnh y tế công cộng mới thay thế cho tất cả các lệnh y tế trước đây. Lệnh này đã thiết lập các hạn chế liên quan đến việc đeo mặt nạ và các sự kiện lớn và chấm dứt các hạn chế liên quan đến khoảng cách vật lý, giới hạn dung lượng đối với các doanh nghiệp và hệ thống cấp độ rủi ro của quận.

## Cộng đồng

Đối với các nhận xét bày tỏ mối quan tâm chung về tác động đối với cộng đồng của họ, các lựa chọn thay thế của Phần Dự Án từ San Jose đến Merced nằm trong hoặc gần các thành phố và cộng đồng sau: Santa Clara, San Jose, Nam San Jose, Morgan Hill, San Martin, Gilroy, Santa Nella, Volta, Los Banos, và các khu vực chưa hợp nhất của Quận San Benito, Quận Santa Clara và Quận Merced. Hướng tuyến của cả bốn giải pháp thay thế thường tuân theo các hành lang giao thông hiện có và sẽ không đại diện cho sự phân chia mới của các cộng đồng hoặc vùng lân cận hiện có. Việc xây dựng dự án sẽ làm gián đoạn khả năng tiếp cận các khu dân cư, doanh nghiệp, cộng đồng và các cơ sở công cộng, đồng thời sẽ ảnh hưởng đến giao thông, tiếng ồn và độ rung, an toàn và an ninh, và các tác động đến chất lượng thị giác. Phần 3.12.6.2, Sự gián đoạn hoặc Phân chia các Cộng đồng Hiện tại, của Dự thảo EIR/EIS đưa ra phân tích về các tác động tạm thời và lâu dài đối với các cộng đồng từ việc xây dựng và vận hành dự án. Phân tích này bao gồm các tác động liên quan đến tiếng ồn và độ rung; vận chuyển; an toàn và bảo mật; công viên, cơ sở giải trí và không gian mở; và tính thẩm mỹ và chất lượng hình ảnh. Cơ quan chức năng hiểu rằng những tác động này là mối quan tâm đặc biệt của những người bình luận. Mỗi chủ đề này được phân tích chi tiết trong các phần tương ứng của chúng trong Dự thảo EIR/EIS và Cơ quan đã xác định các biện pháp giảm thiểu để tránh, giảm hoặc bù đắp cho các tác động. Sự khác biệt so sánh giữa bốn giải pháp thay thế liên quan đến sự phân chia cộng đồng và việc chuyển chỗ ở và kinh doanh được mô tả trong Phần 3.12, Kinh Tế Xã Hội và Cộng Đồng.

## Nông Nghiệp

Về các nhận xét bày tỏ mối quan tâm chung đối với các nguồn tài nguyên nông nghiệp trong khu vực dự án, vui lòng tham khảo Phần 3.14, Đất Canh Tác Nông Nghiệp, của Dự thảo EIR/ EIS để có phân tích chi tiết về các tác động đối với nông nghiệp và trồng trọt. Cơ quan này cam kết làm việc với các cơ quan địa phương, tiểu bang và liên bang cũng như các bên liên quan tại địa phương để phát triển một hệ thống HSR bảo tồn không gian mở và tài nguyên môi trường, chẳng hạn như đất nông nghiệp, điều khiến California trở lại thời vàng son. Vào ngày 15 Tháng Mười Một, 2012, Ban Giám Đốc Cơ Quan đã thông qua một thỏa thuận với Bộ Bảo Tồn California về quy trình bảo quản nông sản. Thỏa thuận này thiết lập một quy trình để xác định đất nông nghiệp phù hợp để giảm thiểu tác động của dự án và tài trợ cho việc mua các công trình kiến trúc phụ bảo tồn nông nghiệp từ những người tham gia sẵn sàng. Vào ngày 25 Tháng Mười Một, 2014, Cục Bảo Tồn và Cơ Quan chức năng thông báo rằng họ sẽ bắt đầu trưng cầu các đề xuất giảm thiểu tác hại đối với đất nông nghiệp. Để tìm hiểu thêm về chương trình này, vui lòng truy cập trang web của Chương Trình Giảm Thiểu Đất Nông Nghiệp Của Cục Bảo Tồn: <https://www.conservation.ca.gov/dlrp/grant-programs/mitigation/>. Với sự giúp đỡ của Cục Bảo Tồn, Cơ Quan đã bảo vệ hơn 1,200 mẫu đất nông nghiệp cho toàn bộ chương trình cho đến nay.

## Cá và Động Vật Hoang Dã

Về các nhận xét bày tỏ lo ngại chung về tác động đối với cá và động vật hoang dã, vui lòng tham khảo Phần 3.7, Nguồn Lợi Sinh Vật và Thủy Sản, của Dự thảo EIR/EIS để có phân tích chi tiết về tác động đối với cá và động vật hoang dã. Tất cả các phương án thay thế của dự án đều có tác động trực tiếp và gián tiếp đến môi trường sống của động vật hoang dã cũng như các loài thực vật và động vật hoang dã có tình trạng đặc biệt liên quan. Các tác động liên quan đến xây dựng sẽ xảy ra trong quá trình chuẩn bị mặt bằng và xây dựng hệ thống HSR. Các hiệu ứng xây dựng và vận hành sẽ xảy ra do các hiệu ứng nước chảy, tiếng ồn, ánh sáng, chuyển động và/ hoặc giật mình. Dự thảo EIR/EIS bao gồm giảm thiểu tác động đến môi trường sống của thực vật và động vật hoang dã, có thể bao gồm việc phục hồi, tăng cường và bảo tồn môi trường sống bên ngoài khu vực; việc thực hiện các kế hoạch quản lý và giám sát; việc mua các khoản tín dụng từ một hoặc nhiều ngân hàng giảm thiểu được cơ quan phê duyệt; hoặc đóng góp phí thay thế, để bù đắp cho các tác động từ việc xây dựng hoặc hoạt động của phương án thay thế được ưu tiên. Dự thảo EIR/EIS cũng bao gồm giảm thiểu để giải quyết các tác động tạm thời và lâu dài đối với các hành lang di chuyển của động vật hoang dã.

## Địa chấn

Đối với các nhận xét về rủi ro của các sự kiện địa chấn, thiết kế dự án hệ thống HSR bao gồm một số thành phần nhằm giảm thiểu tác động của các sự kiện địa chấn và các rủi ro an toàn tiềm ẩn do các sự kiện địa chấn. Chúng bao gồm hệ thống điều khiển tàu với các hệ thống phát hiện cảnh báo sớm động đất; các phản ứng vận hành đối với thông báo về một sự kiện địa chấn bao gồm dừng hoặc chậm tàu và kiểm tra cơ sở hạ tầng; thiết kế cơ sở hạ tầng để ngăn chặn sự sụp đổ cấu trúc trong trường hợp có một sự kiện địa chấn quan trọng; và các yếu tố thiết kế cơ sở hạ tầng và đầu máy để giữ cho đoàn tàu thẳng đứng và thẳng hàng trong trường hợp trật bánh, chẳng hạn như lan can ngăn và đường ray bảo vệ, ở mỗi bên của đường ray. Những đặc điểm kiểu này của dự án sẽ ngăn các đoàn tàu HSR rời khỏi HSR trong trường hợp hiểm họa trật bánh do địa chấn và giảm thiểu rủi ro an toàn (Authority 2014; www.railway-technology.com 2011).

Cơ quan chức năng hiểu rằng có những rủi ro liên quan đến việc xây dựng ở một vị trí có nhiều địa chấn. Phần dự án sẽ được xây dựng tuân theo các yêu cầu của bộ luật xây dựng để áp dụng các tính năng thiết kế kỹ thuật nhằm giải quyết và giảm thiểu những rủi ro này. Những rủi ro và tác động này được phân tích chi tiết trong Phần 3.9, Địa chất, Đất, Địa chấn và Tài nguyên Cổ Sinh Vật. Thiết kế dự án kết hợp các tính năng tránh và giảm thiểu tác động (IAMF) như lập Kế Hoạch Quản Lý Xây Dựng yêu cầu khảo sát địa hình và đánh giá các điều kiện địa kỹ thuật trước khi xây dựng. Các tính năng khác đặt ra các tiêu chuẩn cụ thể mà dự án phải tuân thủ để thúc đẩy an toàn trong quá trình xây dựng và vận hành. Do tính hiệu quả của các tính năng thiết kế này, sẽ không có tác động đáng kể đến địa chất, đất, địa chấn, hoặc tài nguyên cổ sinh vật theo CEQA trong bất kỳ phương án thay thế nào của dự án.

### 20.2.2 SJM-Response-GEN-2: Xem Xét Khái Niệm Trạm Tích Hợp Diridon và Sự Phát Triển của Google tại Trạm Diridon San Jose

*Các nhà bình luận đặt câu hỏi tại sao các dự án được đề xuất như Khái Niệm Trạm Tích Hợp Diridon (DISC) và việc mở rộng khuôn viên Google không được đưa vào hoặc được xem xét trong phân tích cơ sở hoặc tích lũy về khu vực Ga Diridon San Jose.*

Ga San Jose Diridon là đầu mối cho một tập hợp các quy trình lập kế hoạch sử dụng đất phức tạp và năng động, do các đơn vị khác nhau đảm nhiệm và tiến hành theo thời gian biểu độc lập. Các nhận xét đặt câu hỏi tại sao DISC hoặc Dự án sử dụng hỗn hợp ở Trung Tâm Thành Phố Phía Tây (Dự Án Của Google) không được coi là một phần của đường cơ sở hoặc là một phần của phân tích tích lũy. Chúng được xem xét riêng bên dưới.

Cơ quan có ý định làm việc với cả các cơ quan đối tác DISC (liên quan đến việc thúc đẩy DISC) và Thành phố San Jose và Google (liên quan đến Dự Án Google) để tìm kiếm các cách khả thi nhằm thúc đẩy các phần độc lập của bài toán khó trong việc quy hoạch sử dụng đất ở Ga San Jose Diridon: dự án HSR, DISC và Dự Án Google.

#### Các Dự Án Riêng Biệt

DISC và Dự án Google sẽ hoặc đang được xem xét thông qua các quy trình lập kế hoạch và đánh giá môi trường nổi bật và riêng biệt.

Các đối tác của cơ quan DISC đã đồng ý giải phóng mặt bằng môi trường riêng biệt cho dự án DISC. Dự Án Google đã hoàn thành việc xem xét môi trường và được Thành phố San Jose phê duyệt vào Tháng Năm 2021. Dự án HSR sẽ không loại trừ việc thực hiện một trong hai dự án riêng biệt này về tổng thể, mặc dù một số phát triển được đề xuất trong Dự Án của Google không thể thành hiện thực với các Giải pháp thay thế HSR 1, 2, và 3 trong đó dấu ấn lâu dài cho các giải pháp thay thế này vượt qua đề xuất những khu vực phát triển. Các giải pháp thay thế 1, 2, và 3 bao gồm dấu ấn vĩnh viễn chồng lên dấu ấn của Dự án Google ở phía bắc Ga Diridon do cầu cạn trên không và phía nam của Ga Diridon do khu vực đỗ xe thay thế được đề xuất và hướng tuyến cầu cạn trên không. Dấu ấn lâu dài của Phương án 4 (Phương Án Thay Thế Ưu Thích) chỉ có sự chồng chéo hạn chế với Dự Án Google liên quan đến hướng tuyến của DDV và khu vực đậu xe thay thế (cả trong bãi đậu xe của Trung tâm SAP) và một số con đường bên phải dọc theo Stover và Candall St. để sửa đổi lưu thông. Cơ quan là một trong những đối tác đại lý DISC



và cam kết làm việc với cả đối tác đại lý DISC và với Google để tìm ra các giải pháp được cả hai đồng ý để cho phép cả ba dự án được thực hiện.

Như đã nêu trong Dự thảo EIR/EIS Phần 2.1, Giới thiệu, DISC là một quy trình lập kế hoạch đa ngành liên tục riêng biệt. Các quyết định về những thay đổi trong tương lai đối với Ga San Jose Diridon và cơ sở hạ tầng xung quanh đường sắt và hành lang do Caltrain sở hữu là chủ đề của nhiều quy trình lập kế hoạch và thỏa thuận; việc lập kế hoạch DISC đang tiến hành độc lập với quy trình môi trường cho dự án HSR. Cơ quan này tham gia vào quá trình lập kế hoạch DISC cùng với Thành phố San Jose, Cơ Quan Vận Tải Santa Clara Valley (VTA), và Caltrain (gọi tắt là các cơ quan đối tác của DISC). Các cuộc thảo luận giữa các cơ quan đối tác của DISC đã xác định rằng Kế Hoạch Khái Niệm DISC sẽ được hoạch định, xem xét về môi trường và được phê duyệt tách biệt với dự án HSR, phần mở rộng Bay Area Rapid Transit (BART) và các kế hoạch phát triển của Google. Bố cục khái niệm DISC được phát triển vào năm 2019 và đã được Thành phố San Jose, Cơ quan thẩm quyền và Caltrain chấp nhận vào Tháng Hai 2020. Thiết kế sơ bộ về bố cục khái niệm DISC là cần thiết trước khi bắt đầu đánh giá môi trường.

Nỗ lực lập kế hoạch của DISC tìm cách giải quyết các nhu cầu của Thành phố San Jose, BART, VTA, Caltrain, Capitol Corridor, Altamont Corridor Express (ACE), và Amtrak, cũng như sự phát triển của địa phương gần nhà ga. Nỗ lực lập kế hoạch DISC tìm cách giải quyết chủ yếu nhà ga và giao diện của nó với việc sử dụng đất xung quanh, bao gồm các tuyến đường và cấu hình nền, vị trí và bố trí nhà ga, tiếp cận nhà ga bằng các phương thức giao thông khác nhau (chẳng hạn như đi bộ và xe buýt), kết nối từ việc sử dụng đất liền kề, và luồng hành khách đến, đi và qua nhà ga. Trái lại, dự án HSR, như được định nghĩa trong Dự thảo EIR/EIS, chỉ nhằm giải quyết việc mở rộng tuyến HSR đến San Jose, bao gồm cả Ga San Jose Diridon. Do đó, DISC không cần thiết để đạt được mục đích và nhu cầu hoặc các mục tiêu và mục đích của dự án HSR và sẽ bao gồm cơ sở hạ tầng và các cải tiến ngoài những thứ cần thiết cho dự án HSR. Đây là lý do chính mà DISC là một phần của quá trình lập kế hoạch riêng biệt với dự án HSR. Vì Cơ quan có thẩm quyền là một trong những cơ quan đối tác của DISC, DISC có thể được lập kế hoạch theo cách mà dịch vụ HSR đến Ga San Jose Diridon có thể thích ứng được. DISC có thể khác với thiết kế trạm được bao gồm trong Dự thảo EIR/EIS. Các hậu quả môi trường của việc thực hiện DISC, bao gồm bất kỳ thay đổi nào đối với dự án HSR, sẽ được phân tích và công bố trong quá trình đánh giá môi trường tiếp theo (cũng như bất kỳ cuộc đánh giá áp dụng nào do Cơ quan có thẩm quyền tiến hành).

Dự án Google là một đề xuất nhằm tái phát triển khoảng 80 mẫu đất liền kề với Ga San Jose Diridon, bao gồm 6.5 triệu đến 7.4 triệu bộ vuông diện tích văn phòng; 3,000 đến 5,900 đơn vị nhà ở; 300,000 đến 500,000 bộ vuông cho các mục đích sử dụng đang hoạt động (ví dụ: bán lẻ, văn hóa, nghệ thuật); 100,000 bộ vuông không gian tổ chức sự kiện, sử dụng khách sạn, và các phòng ở công ty có thời hạn; cơ sở hạ tầng; các tiện ích; và không gian công cộng. Dự Án Google đã hoàn thành việc xem xét môi trường và được Thành phố San Jose phê duyệt vào Tháng Năm 2021.

### Phân Tích Cơ Sở Cho Dự Án HSR

Theo NEPA, các tác động của một hành động liên bang được so sánh với Giải Pháp Thay Thế Không Hành Động, được xác định là các điều kiện tồn tại khi không có hành động liên bang được đề xuất (xem 40 Bộ Luật Quy Định Liên Bang [C.F.R.] § 1502.14).<sup>1</sup> Dự án HSR bao gồm một hành động liên bang được đề xuất do liên bang tài trợ cho dự án HSR nói chung. Phương Án Không Hành Động có nghĩa là cung cấp một đường cơ sở để đánh giá phương án hành động. Đường cơ sở được phản ánh trong các tài liệu Giải Pháp Thay Thế Không Có Hành Động ghi lại các điều kiện hiện tại và môi trường hiện có.

---

<sup>1</sup> Hội Đồng Chất Lượng Môi Trường (CEQ) đã ban hành các quy định mới, có hiệu lực từ ngày 14 Tháng Chín, 2020, cập nhật các quy trình thực hiện NEPA tại 40 C.F.R. Các Phần 1500–1508. Tuy nhiên, do dự án này khởi động quy trình NEPA trước ngày 14 Tháng Chín, 2020, nên nó không phải tuân theo các quy định mới. Cơ quan đang dựa trên các quy định như chúng đã tồn tại trước ngày 14 Tháng Chín, 2020. Do đó, tất cả các trích dẫn đến các quy định của CEQ trong tài liệu về môi trường này đều tham chiếu đến các quy định của năm 1978, theo 40 C.F.R. § 1506.13 (2020) và phần mở đầu tại 85 *Federal Register* [Fed. Reg.] 43340.



Theo CEQA (theo Mục 15125 của Hướng dẫn CEQA), bối cảnh môi trường hiện có, tại thời điểm Thông Báo Chuẩn Bị, thường tạo thành các điều kiện vật chất cơ bản mà cơ quan chủ trì xác định liệu tác động có đáng kể hay không. Khi các điều kiện hiện tại thay đổi hoặc biến động theo thời gian và khi cần thiết để cung cấp bức tranh chính xác nhất có thể về các tác động của dự án, cơ quan chủ trì có thể xác định các điều kiện hiện có bằng cách tham khảo các điều kiện lịch sử, hoặc các điều kiện dự kiến khi dự án đi vào hoạt động, hoặc cả hai được hỗ trợ với bằng chứng đáng kể. Ngoài ra, cơ quan chủ trì cũng có thể sử dụng các đường cơ sở bao gồm cả các điều kiện hiện tại và các điều kiện dự kiến trong tương lai được hỗ trợ bởi các dự báo đáng tin cậy dựa trên bằng chứng đáng kể. Cơ quan chủ trì có thể sử dụng đường cơ sở của các điều kiện dự kiến trong tương lai (sau ngày dự án hoạt động) làm đường cơ sở duy nhất để phân tích chỉ khi cơ quan đó chứng minh được bằng chứng đáng kể rằng việc sử dụng các điều kiện hiện có sẽ gây hiểu lầm hoặc không có giá trị thông tin cho những người ra quyết định và công chúng. Việc sử dụng các điều kiện dự kiến trong tương lai làm đường cơ sở duy nhất phải được hỗ trợ bởi các dự báo đáng tin cậy dựa trên bằng chứng quan trọng trong hồ sơ. Đường cơ sở các điều kiện hiện có sẽ không bao gồm các điều kiện giả định, chẳng hạn như những điều kiện có thể được phép, nhưng chưa bao giờ thực sự xảy ra, theo giấy phép hoặc kế hoạch hiện có, làm đường cơ sở.

Cả DISC và Dự án Google đều không được coi là một phần của đường cơ sở về môi trường cho dự án HSR vì cả hai dự án đều chưa được xây dựng và do đó chúng không phản ánh các điều kiện hiện có trong và liền kề với Ga Diridon. Cả hai dự án đều không được các cơ quan liên quan phê duyệt vào thời điểm hoàn thành phân tích môi trường cho Dự thảo EIR/EIS (giữa năm 2016 và đầu năm 2020).

Mặc dù một bộ cục khái niệm đã được phát triển cho DISC (tính đến năm 2021), vẫn có những công việc bổ sung đáng kể cần phải được hoàn thành để bắt đầu đánh giá môi trường. Vì DISC chưa được phê duyệt hoặc chưa được xây dựng, nó không bao gồm cơ sở môi trường để phân tích môi trường của dự án HSR. Vì dự án Google chưa bắt đầu xây dựng, nó không bao gồm cơ sở môi trường để phân tích môi trường của dự án HSR.

### Phân Tích tích lũy cho Dự Án HSR

Vì DISC vẫn là một khái niệm đang được phát triển và thiếu thiết kế chi tiết hoặc phân tích môi trường đầy đủ, nên sẽ là quá sớm để xem xét DISC trong phân tích tích lũy cho dự án HSR.

Phân tích tích lũy trong EIR/EIS cuối cùng đã được cập nhật với thông tin bổ sung có sẵn do bản phát hành Dự thảo EIR vào Tháng Mười 2020, bản phát hành EIR cuối cùng vào Tháng Năm 2021 và phê duyệt Dự án Google vào Tháng Năm 2021. Dự thảo EIR/EIS cho dự án HSR bao gồm việc xây dựng tiềm năng Kế hoạch khu vực ga Diridon và do đó đã phản ánh các tác động tích lũy của việc phát triển sử dụng đất xung quanh ga San Jose Diridon kết hợp với dự án HSR. Thông tin bổ sung từ Dự thảo EIR Tháng Mười 2020 và EIR cuối cùng vào Tháng Năm 2021 cho Dự án Google đã được đưa vào EIR/EIS cuối cùng cho dự án HSR để cung cấp mô tả chi tiết về hình dạng của sự phát triển theo đề xuất xung quanh Ga San Jose Diridon và bản chất của các tác động tích lũy. Vì Dự thảo EIR/EIS đã được coi là tiềm năng phát triển theo Quy hoạch khu vực ga Diridon, nên việc bổ sung thêm các chi tiết liên quan đến Dự án Google, đồng thời làm sáng tỏ một số chi tiết cụ thể hơn về các tác động tích lũy tiềm ẩn, chưa xác định được các tác động mới đáng kể hoặc cao hơn đáng kể của HSR dự án.

### 20.2.3 SJM-Response-GEN-3: Xem Xét Kế Hoạch Kinh Doanh Caltrain, Bao Gồm Tầm Nhìn Dịch Vụ Caltrain Năm 2040

*Các nhà bình luận bày tỏ quan ngại và đặt câu hỏi tại sao Dự thảo EIR/EIS không phân tích tác động của dự án HSR đối với Kế Hoạch Kinh Doanh Caltrain, bao gồm cả Tầm Nhìn Dịch Vụ Caltrain 2040.*

Ban Quyền Lực Chung Hành Lang Bán Đảo (PCJPB), là cơ quan chịu trách nhiệm về Caltrain, đã tham gia vào quá trình lập kế hoạch từ năm 2018 đến năm 2020 để phát triển Kế Hoạch Kinh Doanh Caltrain, bao gồm xác định tầm nhìn dài hạn (Tầm Nhìn Dịch Vụ Caltrain năm 2040; sau

đây là “Tầm Nhìn Dịch Vụ Caltrain”). Kế Hoạch Kinh Doanh Caltrain xác định nguồn tài trợ và các bước thực hiện để hiện thực hóa tầm nhìn dài hạn.

Cơ quan hỗ trợ dịch vụ Caltrain được mở rộng và cải tiến và đã làm việc và sẽ tiếp tục làm việc với Caltrain để hỗ trợ các cải tiến dịch vụ gia tăng theo thời gian đồng thời cung cấp dịch vụ HSR trong hành lang Caltrain đã được thỏa thuận trước đó giữa Caltrain, các cơ quan vận tải khác và Cơ quan. Việc phát triển Kế Hoạch Kinh Doanh của Caltrain là một quá trình lập kế hoạch riêng biệt cần thiết để đạt được các mục tiêu dài hạn của Caltrain nhưng không cần thiết để đạt được các mục tiêu của dự án HSR. Như được giải thích bên dưới, Kế Hoạch Kinh Doanh của Caltrain không đại diện cho một “dự án” đã được phê duyệt và được tài trợ đầy đủ và do đó không tạo thành các điều kiện cơ bản để phân tích tác động môi trường cho dự án HSR. Ngoài ra, các cải tiến vật lý cụ thể liên quan đến Kế Hoạch Kinh Doanh của Caltrain vẫn chưa được thiết kế và do đó không đủ chi tiết để đưa chúng vào phân tích tích lũy cho Dự thảo EIR/EIS.

### **Quy Trình Lập Kế Hoạch Riêng Biệt với HSR**

Kế Hoạch Kinh Doanh Caltrain (bao gồm cả Tầm Nhìn Dịch Vụ Caltrain) tìm cách cung cấp dịch vụ Caltrain gia tăng theo giờ cao điểm trên mỗi hướng (pphpd) ngoài năm chuyến tàu pphpd hiện tại và lên đến sáu chuyến tàu pphpd sau khi hoàn thành Dự Án Điện Khí Hóa Hành Lang Bán Đảo. Chính quyền và PCJPB, cùng với bảy cơ quan giao thông vận tải khác, đã đồng ý vào năm 2012 để triển khai dịch vụ kết hợp dọc theo hành lang Caltrain để bao gồm tối đa sáu chuyến tàu Caltrain pphpd và tối đa bốn chuyến tàu HSR. Cơ quan cũng đã cung cấp kinh phí đáng kể (\$713 triệu đô la) để thực hiện Dự án Điện Khí Hóa Hành Lang Bán Đảo, là một phần của các thỏa thuận giữa Cơ quan, PCJPB và các cơ quan giao thông vận tải khác. Vì là một bên ký kết thỏa thuận đó, Caltrain có nghĩa vụ phải điều chỉnh kế hoạch dịch vụ HSR đã thỏa thuận về sau và điều này được công nhận trong Tầm Nhìn Dịch Vụ của Caltrain. Caltrain cũng đã công nhận kế hoạch dịch vụ HSR trong Tầm Nhìn Dịch Vụ Caltrain.

Tầm Nhìn Dịch Vụ Caltrain bao gồm 8 chuyến tàu pphpd vào năm 2020 giữa Tamien và San Francisco, bốn chuyến tàu pphpd giữa Blossom Hill và Tamien (tùy thuộc vào việc đảm bảo quyền điều hành), hai chuyến tàu pphpd giữa Gilroy và Blossom Hill (phải đảm bảo quyền điều hành), tăng tần suất ngoài giờ cao điểm và cuối tuần, và sự thích nghi của HSR và các dịch vụ hành khách và đường sắt khác theo các thỏa thuận hiện có giữa PCJPB, Cơ quan quản lý và các cơ quan giao thông vận tải khác. Tầm Nhìn Dịch Vụ Caltrain đã được PCJPB thông qua vào Tháng Mười 2019.

Để đạt được Tầm Nhìn Dịch Vụ Caltrain, PCJPB đã xác định về mặt khái niệm rằng cần phải có những cải tiến nhất định, bao gồm phân cách hạng, cải tiến nhà ga, cập nhật cơ sở hạ tầng và hệ thống đường sắt, cải tiến nhà ga và nâng cấp đội tàu. Tổng chi phí của những cải tiến này ước tính là \$23 tỷ đô la. Chi phí vận hành và bảo trì cũng sẽ tăng lên, nhưng tỷ lệ phần trăm phục hồi hộp giá vé dự kiến sẽ tương tự như các hoạt động hiện có (PCJPB 2019).<sup>2</sup> Hiện tại, Tầm Nhìn Dịch Vụ Caltrain không được tài trợ đầy đủ, nhưng PCJPB đang phát triển các kế hoạch tài trợ 10 năm cho sự phát triển ban đầu và một chiến lược tài trợ và doanh thu cho Tầm Nhìn Dịch Vụ Caltrain đầy đủ. Đánh giá môi trường không được hoàn thành cho Tầm Nhìn Dịch Vụ Caltrain (chỉ vì một nghiên cứu lập kế hoạch, không cần đánh giá CEQA).

Mặc dù Tầm Nhìn Dịch Vụ Caltrain đã được thông qua, nhưng Caltrain vẫn tiếp tục thực hiện Kế Hoạch Kinh Doanh của Caltrain, vẫn chưa được hoàn thiện kể từ Tháng Mười 2021. Hoạt động hiện tại bao gồm phát triển các kế hoạch và chiến lược tài trợ; phát triển một khuôn khổ công bằng, kết nối, phục hồi và tăng trưởng; và phân tích các kết nối với các hệ thống khác và các tùy chọn truy cập trạm. Một sáng kiến về thuế bán hàng trên lá phiếu Tháng Mười Một 2020 cho Caltrain đã được chấp thuận để thiết lập một nguồn tài trợ liên tục cho Caltrain. Khoản thuế bán hàng này sẽ tăng khoảng \$108 triệu đô la hàng năm trong 30 năm, tương ứng với \$3.24 tỷ đô la, so với mức ước tính \$23 tỷ đô la cần thiết để thực hiện đầy đủ Tầm Nhìn Dịch Vụ Caltrain và Kế Hoạch Kinh Doanh Caltrain.

<sup>2</sup> Tương tự như phục hồi hộp giá vé trước khi xảy ra trường hợp khẩn cấp về sức khỏe COVID-19.

Kế Hoạch Kinh Doanh Caltrain không cần thiết để đạt được mục đích và nhu cầu/mục tiêu và mục đích của dự án HSR và sẽ bao gồm cơ sở hạ tầng và các cải tiến ngoài những thứ cần thiết cho dự án HSR. Đây là lý do chính mà Kế Hoạch Kinh Doanh Caltrain là một phần của quy trình lập kế hoạch riêng biệt với dự án HSR và bất kỳ cải tiến nào để nâng cao Kế Hoạch Kinh Doanh Caltrain đều phải là một phần của cuộc đánh giá môi trường riêng biệt của PCJPB. Các hậu quả về môi trường của việc PCJPB thực hiện Kế Hoạch Kinh Doanh Caltrain sẽ được phân tích và tiết lộ trong quy trình đánh giá môi trường tiếp theo.

### **Dự Án HSR Sẽ Không Loại Trừ Kế Hoạch Kinh Doanh Caltrain/Phương Án 4 Sẽ Giúp Thực Hiện Kế Hoạch Kinh Doanh Caltrain**

Dự án HSR sẽ không loại trừ việc thực hiện các cải tiến cần thiết để hoàn thành Kế Hoạch Kinh Doanh Caltrain. Không có cải tiến vật lý nào trong dự án HSR sẽ loại trừ bất kỳ cải tiến nào đã được xác định về mặt khái niệm là cần thiết để thực hiện Kế Hoạch Kinh Doanh của Caltrain (bao gồm đường ray đi qua, phân cách độ dốc, sửa đổi nhà ga hoặc các cải tiến khác). Trong khi Kế Hoạch Kinh Doanh của Caltrain không cần thiết để đạt được mục đích và nhu cầu của HSR, Cơ quan chức năng đang xem xét, như một phần của Phương án 4 (Phương Án Thay Thế Ưu Tiên), để cung cấp các đường ray điện khí hóa chuyên dụng tách biệt với đường ray chở hàng hóa giữa San Jose và Gilroy sẽ cho phép dịch vụ Caltrain mở rộng trong tương lai (nếu Caltrain theo đuổi nó). Điện khí hóa và mở rộng dịch vụ Caltrain đến Gilroy được bao gồm như một yếu tố trong Kế Hoạch Kinh Doanh Caltrain. Các giải pháp thay thế dự án HSR được xem xét trong Dự thảo EIR/EIS sẽ không loại trừ những cải tiến đã được xác định sơ bộ cho Kế Hoạch Kinh Doanh Caltrain. Mặc dù một số cải tiến trong Kế Hoạch Kinh Doanh của Caltrain có thể thay đổi một số cải tiến có trong mô tả dự án HSR hiện tại, nhưng tác động môi trường của những cải tiến đó có thể (và nên) được phân tích trong đánh giá môi trường tiếp theo để thực hiện Kế Hoạch Kinh Doanh của Caltrain, và Cơ quan có thẩm quyền sẽ làm việc với PCJPB để tạo điều kiện thuận lợi cho những cải tiến đó (bao gồm tiến hành đánh giá môi trường hiện hành đối với bất kỳ điều chỉnh nào đối với dự án HSR) đồng thời cung cấp các mức dịch vụ HSR đã thỏa thuận.

### **Cơ Sở cho Phân Tích Dự Thảo EIR/ EIS**

Theo NEPA, các tác động của một hành động liên bang được so sánh với Giải Pháp Thay Thế Không Hành Động, được xác định là các điều kiện tồn tại khi không có hành động liên bang được đề xuất (xem 40 C.F.R. 1502.14). Giải Pháp Thay Thế Không Hành Động có nghĩa là cung cấp một đường cơ sở để dựa vào đó đánh giá giải pháp thay thế có hành động. Đường cơ sở được phản ánh trong các tài liệu Giải Pháp Thay Thế Không Có Hành Động ghi lại các điều kiện hiện tại và môi trường hiện có.

Theo CEQA (theo Hướng dẫn CEQA § 15125), bối cảnh môi trường hiện có, tại thời điểm Thông Báo Chuẩn Bị, thường tạo thành các điều kiện vật chất cơ bản mà cơ quan chủ trì xác định liệu tác động có đáng kể hay không. Khi các điều kiện hiện tại thay đổi hoặc biến động theo thời gian và khi cần thiết để cung cấp bức tranh chính xác nhất có thể theo thực tiễn về các tác động của dự án, cơ quan chủ trì có thể xác định các điều kiện hiện có bằng cách tham khảo các điều kiện lịch sử, hoặc các điều kiện dự kiến khi dự án đi vào hoạt động, hoặc cả hai được hỗ trợ với bằng chứng đáng kể. Ngoài ra, cơ quan chủ trì cũng có thể sử dụng các đường cơ sở bao gồm cả các điều kiện hiện tại và các điều kiện dự kiến trong tương lai được hỗ trợ bởi các dự báo đáng tin cậy dựa trên bằng chứng hồ sơ. Cơ quan chủ trì có thể sử dụng đường cơ sở của các điều kiện dự kiến trong tương lai (sau ngày dự án hoạt động) làm đường cơ sở duy nhất để phân tích chỉ khi cơ quan đó chứng minh được với bằng chứng đáng kể rằng việc sử dụng các điều kiện hiện có sẽ gây hiểu lầm hoặc không có giá trị thông tin cho những người ra quyết định và công chúng. Việc sử dụng các điều kiện dự kiến trong tương lai làm đường cơ sở duy nhất phải được hỗ trợ bởi các dự báo đáng tin cậy dựa trên bằng chứng quan trọng trong hồ sơ. Đường cơ sở các điều kiện hiện có sẽ không bao gồm các điều kiện giả định, chẳng hạn như những điều kiện có thể được phép, nhưng chưa bao giờ thực sự xảy ra, theo giấy phép hoặc kế hoạch hiện có, làm đường cơ sở.

EIR 2015 của PCJPB cho Dự Án Điện Khí Hóa Hành Lang Bán Đảo (PCJPB 2015, như được trích dẫn trong Phần 3.2, Giao thông vận tải, của Dự thảo EIR / EIS) đã xem xét các hậu quả môi

trường đối với 6 chuyến tàu Caltrain pphpd. Dự thảo EIR/EIS của Phần Dự án San Jose đến Merced (và Dự thảo EIR/ EIS của Phần Dự án San Francisco đến San Jose [Cơ quan 2020c]) đã xem xét các hậu quả môi trường của dịch vụ hỗn hợp, bao gồm 6 chuyến tàu Caltrain cộng với 4 chuyến tàu HSR pphpd. Bản Dự thảo EIR/EIS của Phần Dự án từ San Jose đến Merced đã đánh giá dịch vụ kết hợp ở mức độ mà PCJPB, Cơ quan có thẩm quyền và các cơ quan giao thông vận tải khác đã đồng ý. PCJPB sẽ chịu trách nhiệm xem xét môi trường đối với bất kỳ cải tiến nào được đề xuất cụ thể trong tương lai để thúc đẩy Kế Hoạch Kinh Doanh của Caltrain. Cách tiếp cận này cho phép các cải tiến về môi trường được xem xét tại thời điểm các dự án vốn cụ thể được xác định, được thiết kế đủ để cho phép phân tích môi trường đầy đủ, và sau đó được xem xét phê duyệt. Mỗi lần xem xét môi trường tiếp theo phải xem xét các điều kiện hiện có và các dự án đã được phê duyệt khi xem xét các tác động của một dự án đang được rà soát môi trường hiện tại. Dự Án Điện Khí Hóa Hành Lang Bán Đảo năm 2015 EIR đã không xem xét các tác động của dịch vụ HSR vào thời điểm đó, mặc dù đã có các Kế hoạch Kinh doanh HSR và mặc dù đã có một số Chương trình EIR/EIS cho hệ thống HSR được đề xuất bao gồm cả trong Vùng Vịnh. Dự Án Điện Khí Hóa Hành Lang Bán Đảo năm 2015 EIR đã không coi dự án HSR là một phần của đường cơ sở vì dự án HSR chưa được phê duyệt cho dự án của họ sau khi xem xét hoàn chỉnh về môi trường; bởi vì thiết kế cụ thể của các cải tiến cần thiết cho HSR không có sẵn vào thời điểm đó; và bởi vì cải tiến HSR là không cần thiết để hoàn thành quá trình điện khí hóa Caltrain, có tiện ích độc lập với các cải tiến HSR. Dự thảo EIR/EIS của Phần Dự án từ San Jose đến Merced không đánh giá các tác động của Kế Hoạch Kinh Doanh Caltrain (bao gồm Tầm Nhìn Về Dịch Vụ Caltrain) vì Kế Hoạch Kinh Doanh của Caltrain không đại diện cho một “dự án” đã được phê duyệt và không được tài trợ đầy đủ; thiết kế cụ thể của các cải tiến theo dự tính đã không được thực hiện; và các cải tiến của Kế Hoạch Kinh Doanh Caltrain là không cần thiết để cung cấp dịch vụ HSR, có tiện ích độc lập với Kế Hoạch Kinh Doanh của Caltrain.

Mặc dù việc phát triển Kế Hoạch Kinh Doanh của Caltrain cho đến nay đã nêu rõ nhu cầu cải tiến nhất định, bao gồm phân cách độ dốc, cải tiến nhà ga, cập nhật cơ sở hạ tầng và hệ thống đường sắt cũng như cải tiến nhà ga và nâng cấp đội tàu, nhưng những cải tiến này vẫn chưa được thiết kế hoặc xác định chi tiết đầy đủ để hỗ trợ môi trường phân tích. Cần phải hoàn thành các công việc bổ sung đáng kể để bắt đầu đánh giá môi trường. Vì Kế Hoạch Kinh Doanh của Caltrain chưa được phê duyệt, là một nghiên cứu lập kế hoạch, không được tài trợ và các cải tiến không được xác định chi tiết, nên Kế Hoạch Kinh Doanh của Caltrain không tạo thành cơ sở môi trường để phân tích môi trường của dự án HSR.

### Phân Tích Tích Lũy

Kế Hoạch Kinh Doanh Caltrain vẫn chưa được thông qua kể từ Tháng Mười 2021, sau khi phát hành Dự thảo EIR/EIS của Phần Dự Án từ San Jose đến Merced. Không có phân tích môi trường nào được thực hiện cho Kế Hoạch Kinh Doanh Caltrain. Các cải tiến vật chất cụ thể vẫn chưa được thiết kế và nguồn tài trợ đầy đủ vẫn chưa được xác định. Do đó, Kế Hoạch Kinh Doanh của Caltrain (bao gồm cả Tầm Nhìn Về Dịch Vụ của Caltrain) không “có thể thấy trước một cách hợp lý” như được định nghĩa theo NEPA hoặc CEQA, và thông tin cần thiết để đưa chúng vào phân tích cụ thể về các tác động tích lũy của dự án HSR không có sẵn.

## 20.3 Các Câu Trả Lời Tiêu Chuẩn Của Các Giải Pháp Thay Thế

### 20.3.1 SJM-Response-ALT-1: Quá Trình Lựa Chọn và Đánh Giá Các Giải Pháp Thay Thế

*Cơ quan đã nhận được nhiều ý kiến thắc mắc về quá trình phát triển thay thế, bao gồm các giải pháp thay thế được xem xét và lý do chúng không được thực hiện. Đã nhận được các bình luận chất vấn về phương pháp luận được sử dụng để xác định một giải pháp thay thế ưa thích. Nhiều người bình luận bày tỏ sự ưa thích đối với một trong những giải pháp thay thế hơn những giải pháp khác, phản đối một giải pháp thay thế cụ thể vì những tác động của nó hoặc đề nghị Cơ quan chức năng nghiên cứu các giải pháp thay thế khác. Cơ quan thừa nhận các quan điểm như vậy, nhưng như được trình bày chi tiết dưới đây, Cơ quan đã xem xét nhiều giải pháp thay thế tiềm năng và xác định bốn phương án để nghiên cứu chi tiết. Dự thảo EIR/EIS cuối cùng đã xem xét một loạt các giải pháp thay thế hợp lý.*



## Yêu Cầu Về Quy Trình Phân Tích Giải Pháp Thay Thế theo CEQA và NEPA

Cần có EIR/EIS để phân tích các tác động tiềm tàng của một loạt các giải pháp thay thế hợp lý (14 Cal. Code Regs. § 15126.6, 40 C.F.R. § 1502.14(a)). Theo CEQA, EIR phải mô tả một loạt các giải pháp thay thế hợp lý cho dự án hoặc cho vị trí của dự án, có thể hoàn thành được hầu hết các mục tiêu cơ bản của dự án, và tránh hoặc làm giảm đáng kể bất kỳ tác động bất lợi đáng kể nào của dự án và đánh giá giá trị so sánh của các giải pháp thay thế (14 Cal. Code Regs. § 15126.6(a), (c)). EIR cũng phải đánh giá một Giải Pháp Thay Thế Không Có Dự Án (14 Cal. Code Regs. § 15126.6(e)). Khi xác định phạm vi các giải pháp thay thế hợp lý nào sẽ được kiểm tra trong EIR, cơ quan chủ trì phải mô tả lý do loại trừ các giải pháp thay thế tiềm năng khác. Theo “quy tắc hợp lý,” EIR được yêu cầu nghiên cứu một loạt các giải pháp thay thế đủ để cho phép một lựa chọn hợp lý (14 Cal. Code Regs. § 15126.6(f)). Hơn nữa, không có yêu cầu nghiên cứu tất cả các lựa chọn thay thế có thể.

Theo NEPA, phân tích các lựa chọn thay thế “là trọng tâm của tuyên bố về tác động môi trường” (40 C.F.R. § 1502.14). Căn cứ vào Mục 14 (l) của Quy Trình Xem Xét Tác Động Môi Trường của FRA, các quy trình này bao gồm “tất cả các quá trình hành động thay thế hợp lý có thể đáp ứng mục đích và nhu cầu [của dự án]” (64 Fed. Reg. 28546, Ngày 26 Tháng Năm, 1999). Một EIS được chuẩn bị cho NEPA phải khám phá nghiêm ngặt và đánh giá khách quan một loạt các giải pháp thay thế hợp lý cùng với hành động được đề xuất. Các giải pháp thay thế hợp lý là những giải pháp có thể được thực hiện một cách khả thi dựa trên các yếu tố kỹ thuật, kinh tế, môi trường và các yếu tố khác (40 C.F.R. § 1502.14). Quy tắc chung theo NEPA là tất cả các giải pháp thay thế được thực hiện trong EIS phải được phân tích và thảo luận với cùng một mức độ chi tiết. Điều này khác với CEQA, chỉ yêu cầu đủ thông tin về các giải pháp thay thế để cho phép so sánh có ý nghĩa. Đối với Dự thảo EIR/EIS của Phần Dự Án từ San Jose tới Merced, phương pháp tiếp cận NEPA nghiêm ngặt hơn để đánh giá các giải pháp thay thế đã được sử dụng thay vì phương pháp CEQA. Dự thảo EIR/EIS kiểm tra phạm vi các giải pháp thay thế hợp lý cho hành động được đề xuất, bao gồm cả giải pháp thay thế không thực hiện hành động, ở mức độ chi tiết tương đương.

### Phát Triển một Loạt Các Giải Pháp Thay Thế

Như được mô tả trong Phần 1.1.2, Quyết Định Phát Triển Hệ Thống Đường Sắt Cao Tốc Toàn Tiểu Bang, Chương trình Toàn tiểu bang 2005 EIR /EIS (Cơ quan và FRA 2005, như được trích dẫn trong Chương 1, Mục đích, Nhu cầu và Mục tiêu của Dự án, của Dự thảo EIR/EIS) đã kiểm tra các giải pháp thay thế hướng tuyến HSR chung, các vị trí ga tiềm năng và một giải pháp thay thế phương thức. Sau khi hoàn thành Chương trình Toàn tiểu bang EIR/EIS, Cơ quan và FRA đã chuẩn bị một chương trình tập trung vào địa lý EIR/EIS, *Khu Vực Vịnh San Francisco Cuối Cùng đến Thung Lũng Trung Tâm Tàu Cao Tốc Chương Trình Cuối Cùng Báo Cáo Tác Động Môi Trường/Tuyên Bố Tác Động Môi Trường* (Khu Vực Vịnh Đến Thung Lũng Trung Tâm Chương Trình Cuối Cùng EIR/EIS) (Cơ quan và FRA 2008, như được trích dẫn trong Tóm tắt Điều hành của Dự thảo EIR/EIS), để xác định các vị trí hành lang và nhà ga cho kết nối HSR giữa Vùng Vịnh và Thung Lũng Trung Tâm. Năm 2008, Cơ quan và FRA đã chọn một kết nối Pacheco Pass, với các hành lang và vị trí nhà ga sẽ được kiểm tra thêm trong đánh giá môi trường Cấp 2. Kết quả của vụ kiện tụng, Cơ quan đã chuẩn bị đánh giá môi trường theo chương trình bổ sung cho Khu vực Vịnh và phần Thung Lũng Trung Tâm, và một lần nữa lựa chọn kết nối Pacheco Pass (trong *Khu vực Vịnh đến Thung Lũng Trung Tâm Báo Cáo Tác Động Môi Trường Cuối Cùng Được Sửa Đổi Một Phần* [Cơ quan 2012a, như được trích dẫn trong Chương 1 của Dự thảo EIR/EIS]). Ba quyết định bậc 1 này đã thiết lập khuôn khổ rộng lớn cho hệ thống HSR, đóng vai trò là nền tảng cho đánh giá môi trường bậc 2 của các phần dự án riêng lẻ. Giữa San Jose và Merced, hành lang được đưa ra cho nghiên cứu Bậc 2 là Pacheco Pass thông qua Henry Miller Road Road (Kết nối Union Pacific Railroad [UPRR]) từ San Jose đến Central Valley. Các địa điểm nhà trạm tiên tiến cho nghiên cứu Bậc 2 là một Trạm trung tâm thành phố San Jose/Diridon và Trạm trung tâm thành phố Gilroy/Caltrain, không có nhà trạm nào giữa Gilroy và Merced.

Được thông báo bởi EIR/EIS cấp chương trình và nhận xét của công chúng và cơ quan nhận được trong quá trình lập kế hoạch và xác định phạm vi ban đầu, Cơ quan và FRA đã xem xét các phương án thiết kế khác nhau cho các phương án thay thế chính cho tuyến đường sắt cao tốc và



các vị trí trạm và cơ sở bảo dưỡng, được trình bày chi tiết trong *Báo cáo Phân Tích Các Giải Pháp Thay Thế Sơ Bộ Của Khu Vực San Jose đến Hợp Nhất (PAA)* (Cơ quan và FRA 2010, như được trích dẫn trong Chương 2 của Dự thảo EIR/EIS) và *Báo cáo Phân Tích Giải Pháp Thay Thế Bổ Sung Khu Vực San Jose Sau Đó (SAA)* (Cơ quan và FRA 2011a, 2011b, như được trích dẫn trong Chương 4, Mục 4(f)/6(f) Đánh giá, của Dự thảo EIR/EIS). Phần 9.3, Quy trình phân tích các giải pháp thay thế (2010–2016), của Dự thảo EIR/EIS giải thích mục đích của PAA và SAA là như thế nào để xác định phạm vi các giải pháp thay thế khả thi để phân tích trong EIR/EIS. Các phân tích ghi lại đánh giá sơ bộ về các phương án, cho biết mỗi phương án sẽ đáp ứng mục đích của dự án HSR như thế nào; tiêu chí đánh giá đã được áp dụng và sử dụng như thế nào để xác định các phương án thay thế nào cần thực hiện cho thiết kế sơ bộ và phân tích môi trường chi tiết, và phương án nào không nên được chuyển tiếp để phân tích thêm. Trong khi quá trình phân tích các giải pháp thay thế xem xét nhiều tiêu chí, nó nhấn mạnh mục tiêu của dự án là tối đa hóa việc sử dụng các hành lang giao thông hiện có và các quyền ưu tiên sẵn có ở mức độ khả thi. Những giải pháp thay thế không được Cơ quan và FRA thực hiện có những tác động trực tiếp và gián tiếp đến môi trường lớn hơn; không khả thi từ góc độ chi phí, kỹ thuật hoặc quan điểm kỹ thuật; và/hoặc không đáp ứng được mục đích dự án và nhu cầu/mục tiêu dự án.

Chương 9, Sự tham gia của cộng đồng và cơ quan, của Dự thảo EIR/EIS cung cấp mô tả chi tiết về nhiều vòng tiếp cận, tham vấn và sàng lọc các giải pháp thay thế đã được thực hiện từ năm 2009 đến năm 2019, cũng như phát triển báo cáo Điểm kiểm tra A và báo cáo Điểm kiểm tra B với phụ lục. Các báo cáo này giải thích quy trình và lý do đằng sau bốn giải pháp thay thế đã được lựa chọn để phân tích thêm trong Dự thảo EIR/EIS.

### **Xác Định Một Phương Án Thay Thế Ưu Thích**

Việc lựa chọn Giải Pháp Thay Thế Ưu Thích dựa trên dữ liệu được trình bày trong Dự thảo EIR/EIS, bao gồm các báo cáo kỹ thuật hỗ trợ. Việc xác định Giải Pháp Thay Thế Ưu Thích cũng dựa trên các nhận xét và ý kiến đóng góp từ cơ quan, cộng đồng địa phương, các bên liên quan và ý kiến công chúng được gửi trong quá trình xác định phạm vi và tiếp cận, bao gồm ý kiến đóng góp nhận được trong các cuộc họp tiếp cận liên quan đến Giải Pháp Thay Thế Ưu Thích được tổ chức vào mùa hè năm 2019. Chương 8 của Dự thảo EIR/EIS xác định Giải Pháp Thay Thế Ưu Thích cho Mức độ Dự án Wye từ San Jose đến Central Valley là Phương án 4 (Hình 8-1). Nó được lựa chọn dựa trên sự cân nhắc cân bằng giữa các thông tin môi trường được trình bày trong Dự thảo EIR/EIS trong bối cảnh mục đích và nhu cầu của dự án; mục tiêu dự án; các yêu cầu của CEQA, NEPA và Mục 404(b)(1) của Đạo Luật Nước Sạch; kế hoạch sử dụng đất của địa phương và khu vực; sở thích của cộng đồng và các bên liên quan; và chi phí. Phần 8.4.1, Xem Xét Các Yếu Tố Khác Biệt Chính Thay Thế theo tiểu mục, của Dự thảo EIR/EIS mô tả cộng đồng chính và các yếu tố môi trường giúp phân biệt các lựa chọn thay thế trong mỗi tiểu mục của dự án.

Lợi thế của việc xác định được Giải Pháp Thay Thế Ưu Thích trong Dự thảo EIR/EIS là công chúng và các cơ quan tài nguyên có cơ hội đóng góp ý kiến với kiến thức về ưu tiên ban đầu của các cơ quan trong số các phương án thay thế. Sau khi xem xét các ý kiến nhận được về Dự thảo EIR/EIS và việc chuẩn bị và chứng nhận EIR/EIS Cuối cùng, Cơ quan có thẩm quyền sẽ xem xét có chính thức áp dụng Giải Pháp Thay Thế Ưu Thích hay không. Phương án thay thế đã được thông qua đó có thể là Phương án 4 như được trình bày trong Dự thảo EIR/EIS, Phương án 4 với các cải tiến về thiết kế, hoặc một phương án thay thế khác.

### **20.3.2 SJM-Response-ALT-2: Các Giải Pháp Thay Thế Dành Riêng Cho Dự Án Đã Được Xem Xét**

*Các nhà bình luận đã hỏi lý do tại sao các giải pháp thay thế khác không được phân tích trong Dự thảo EIR/ EIS đã bị loại khỏi việc xem xét hoặc đánh giá thêm. Các nhà bình luận yêu cầu rằng EIR/ EIS nên phân tích chi tiết các lựa chọn thay thế đi theo Xa Lộ Hoa Kỳ (US) 101 giữa San Jose, Morgan Hill và Gilroy. Các nhà bình luận cho rằng việc thiếu các giải pháp thay thế liên kết ngang và dọc được đánh giá trong Tiểu Khu San Joaquin Valley đã làm cho EIR/EIS không đủ.*

## Các Giải Pháp Thay Thế Khác được Xem Xét cho Dự Thảo Cấp Dự Án EIR/EIS và Lý Do Loại Bỏ Các Giải Pháp Thay Thế

Tham khảo Phần 2.5, Các Giải Pháp Thay Thế được Xem Xét Trong Quá Trình Sàng Lọc Các Phương Án Thay Thế, của Dự thảo EIR/EIS và Tập 2, Phụ lục 2-I, Các Giải Pháp Thay Thế được xem xét trong quá trình sàng lọc các giải pháp thay thế, để thảo luận chi tiết về các giải pháp thay thế được xem xét trong quá trình sàng lọc đã bị rút lại và lý do rút. Như được minh họa trên Hình 1 trong Phụ lục 2-I, Cơ quan đã xem xét các lựa chọn thay thế từ việc ban hành Thông Báo Ý Định/Thông Báo Chuẩn Bị từ năm 2009 đến năm 2018, bao gồm nhiều vòng phân tích các lựa chọn thay thế, Quy trình thay thế điểm kiểm soát Mục 404 của Đạo Luật Nước Sạch đang hoạt động, với Lực lượng Kỹ Sư Lục Quân Hoa Kỳ và Cơ Quan Bảo Vệ Môi Trường Hoa Kỳ, các Kế Hoạch Kinh Doanh của Cơ quan, và các quy trình sàng lọc thay thế, tất cả đều bao gồm tiếp cận cộng đồng và tham gia.

Tham khảo Phần 2.6, Căn chỉnh, Vị Trí Nhà Ga và Cơ Sở Bảo Trì Được Đánh Giá trong Dự thảo EIR/EIS này, của Dự thảo EIR/EIS để thảo luận chi tiết về các lựa chọn thay thế được thực hiện trong phân tích EIR/EIS. Bảng 2-3 trong Chương 2, Các giải pháp thay thế, cho thấy kết quả tổng thể của quá trình sàng lọc các giải pháp thay thế. Hình 2-30 trong Chương 2 minh họa quy trình bằng đồ thị.

### US 101 Thay thế

Một số giải pháp thay thế sau US 101 ban đầu đã được xem xét trong giai đoạn phát triển các giải pháp thay thế của dự án, nhưng các giải pháp thay thế không được chuyển sang nghiên cứu trong Dự thảo EIR/EIS. Quyết định này được hỗ trợ bởi việc đánh giá các giải pháp thay thế trong bối cảnh các yếu tố sau: tính nhất quán với hệ thống HSR và mục đích và nhu cầu của Phần Dự án San Jose đến Merced, tác động đến môi trường, chi phí xây dựng, hậu cần liên quan đến việc thực hiện/xây dựng, sự không tương thích với việc sử dụng đất, tính nhất quán với các chính sách phát triển theo định hướng chuyển tuyến của Cơ quan chức năng (TOD) và ý kiến đóng góp của cơ quan/cộng đồng.

US 101 được xây dựng để phù hợp với lưu lượng xe cộ với tốc độ thiết kế lên đến khoảng 70 dặm một giờ (mph). Các chuyến tàu cao tốc được đề xuất cho tốc độ cao hơn nhiều so với 70 dặm/giờ giữa San Jose và Gilroy. Vì US 101 đã được thiết kế cho các phương tiện lưu thông chậm hơn, các đường cong của đường cao tốc quá gấp để có thể bố trí một cách an toàn đường tàu cao tốc dọc theo dải phân cách giữa hoặc có cùng độ cong với US 101 ở khu vực liền kề. Do đó, các giải pháp thay thế theo US 101 sẽ không thể tuân thủ chặt chẽ hướng tuyến đường cao tốc và do đó sẽ cần sử dụng các khu đất đáng kể tiếp giáp/gần US 101 để có các đường cong thiết kế có thể chấp nhận được.

Như đã tóm tắt trong Phần 2.5 của Dự thảo EIR/EIS (xem Bảng 2-3 và Hình 2-30) và trong Tập 2, Phụ lục 2-I (xem Các phương án thiết kế đoạn đường Monterey Road đã được xem xét, Các Phương Án Thiết Kế của Morgan Hill đến Gilroy, Bảng 4, Bảng 5, Hình 11, Hình 12 và Hình 13), nhiều lựa chọn thay thế theo US 101 đã được xem xét. Những lý do mà các giải pháp thay thế này đã bị loại bỏ khỏi việc xem xét thêm được ghi chú dưới đây. So sánh với các phương án được phân tích đầy đủ trong Dự thảo EIR/EIS (Phương án 1, 2, 3, và 4) nếu thích hợp.

- San Jose
  - Tất cả các lựa chọn thay thế của San Jose US 101 sẽ yêu cầu một trong các lựa chọn thay thế US 101 được thảo luận dưới đây cho Morgan Hill và do đó cũng sẽ dẫn đến các tác động môi trường liên quan của các lựa chọn thay thế đó.
  - *Phương án US 101/Interstate (I-) 280* sẽ đi theo US 101 từ phía bắc của Morgan Hill đến gần I-280 và sau đó đi về hướng Ga San Jose Diridon tương tự như hướng tuyến cho Phương án 1, 2, và 3. Giải pháp thay thế này được xem là do lợi ích cộng đồng nhưng đã bị rút lại vào năm 2017. Phương án này được xác định là không khả thi do chi phí và hậu cần; nó sẽ không đáp ứng các tiêu chí của HSR đối với bán kính đường cong cho tốc độ thiết kế. Bởi vì các đường cong cần thiết cho HSR sẽ ngăn cản việc xác định hướng tuyến ở dải phân cách, nên phương án thay thế sẽ phải nằm bên ngoài dải đất

bên lề của con đường và không thể song song hoàn toàn với đường cong của US 101, và phương án này sẽ mang lại nhiều tính thương mại hơn và di dời dân cư dọc theo tuyến đường so với các phương án được thực hiện.

- *Phương án thay thế US 101 đến Monterey Road qua State Route (SR) 85* sẽ đi theo US 101 từ phía bắc của Morgan Hill đến gần SR 85, sau đó chuyển tiếp sang đường Monterey và đi về hướng Ga San Jose Diridon, sử dụng các hướng tuyến giống như Phương án 1, 2, 3, và 4. Phương án này được xác định là không khả thi do chi phí và hậu cần; nó sẽ không đáp ứng các tiêu chí của HSR đối với bán kính đường cong cho tốc độ thiết kế. Bởi vì các đường cong cần thiết cho HSR sẽ phải nằm bên ngoài dải đất bên lề của con đường, phương án này sẽ dẫn đến nhiều dịch chuyển dân cư và thương mại dọc theo tuyến đường hơn so với các phương án được đưa ra để phân tích trong Dự thảo EIR/EIS.
- *Phương án thay thế US 101 đến Monterey Road qua Blossom Hill Road* sẽ đi theo US 101 từ phía bắc của Morgan Hill đến Blossom Hill Road và sau đó chuyển tiếp sang Monterey Road và tiến về phía Ga San Jose Diridon giống như các phương án được phân tích trong Dự thảo EIR/EIS. Giải pháp thay thế này đã được xem xét do lợi ích cộng đồng nhưng đã bị rút lại vào năm 2017 do đường cong hành lang Blossom Hill giữa US 101 và Monterey Road quá gấp so với tốc độ thiết kế HSR được đề xuất; Việc xây dựng đường cong sẽ đòi hỏi sự dịch chuyển của khu dân cư/thương mại và không gian mở nhiều hơn đáng kể so với các phương án được thực hiện trước đó.
- **Morgan Hill và Gilroy**
  - Tất cả các phương án thay thế Morgan Hill đến Gilroy US 101 sẽ yêu cầu một trong các phương án thay thế 101 của Hoa Kỳ đã thảo luận ở trên cho San Jose và do đó dẫn đến các tác động môi trường liên quan của các phương án thay thế đó. EIR/EIS bao gồm hai lựa chọn thay thế nằm liền kề US 101 trong một phần của Morgan Hill. Các giải pháp thay thế 1 và 3 đều bao gồm hướng tuyến cầu cạn ở phía tây của một phần đường US 101 và sẽ tránh trung tâm thành phố Morgan Hill. Tuy nhiên, trong khi một phần của các tuyến này có thể khả thi nằm dọc theo US 101, các giải pháp thay thế sẽ tiếp tục dọc US 101 ở phía bắc hoặc phía nam của Morgan Hill đã bị rút khỏi xem xét thêm vì các lý do được mô tả dưới đây.
  - *Tuyến đường 101 của Hoa Kỳ tới Phương Án Thay Thế Trung Tâm Thành Phố Gilroy* sẽ đi theo US 101 qua Đồi Morgan, chuyển tiếp đến Monterey Road ở phía nam San Martin, và sau đó tiến về Trung tâm thành phố Gilroy như Phương án thay thế 1 và 2. Phương án thay thế này đã bị rút lại vì sự liên kết này có tác động môi trường lớn hơn các phương án thay thế được phân tích trong Dự thảo EIR/EIS về các nguồn tài nguyên sau: đặc điểm thủy sinh, ếch chân đỏ California, kỳ giông hồ California, least Bell's vireo, chim đen ba màu, cá steelhead, cáo San Joaquin kit, bướm Bay checkerspot và Metcalf Canyon Jewelflower. Nó cũng sẽ yêu cầu chuyển đổi nhiều hơn các vùng ngập lụt 100 năm và tác động đến công viên và đất nông nghiệp hơn so với các phương án được thực hiện trước đó. Nó sẽ thay thế một phần của Trung tâm Thủy Sinh Morgan Hill và các sân bóng liên quan ở Morgan Hill và sẽ yêu cầu một đường hầm và rãnh để vượt qua US 101 cùng với sự gián đoạn liên quan đến việc sử dụng đất và cơ sở hạ tầng gần đó.
  - *Tuyến đường 101 của Hoa Kỳ đến Phương Án East Gilroy* sẽ đi theo US101 qua Đồi Morgan, chuyển tiếp đến Đông Gilroy ở phía nam San Martin, và sau đó đi về hướng Ga East Gilroy như Phương án 3. Phương án này đã bị rút lại vì sự liên kết này có ảnh hưởng đến môi trường lớn hơn so với các phương án được thực hiện đối với các nguồn tài nguyên sau: đặc điểm thủy sinh, ếch chân đỏ California, kỳ giông hồ California, least Bell's vireo, chim đen ba màu, cá steelhead, bướm Bay checkerspot, cáo San Joaquin kit, Metcalf Canyon jewelflower, and Santa Clara Valley dudleya. Phương án thay thế Tuyến US 101 đến East Gilroy cũng sẽ chuyển đổi Đất Nông nghiệp Quan trọng hơn so với các phương án được thực hiện trước đó và sẽ thay thế các phần của Trung tâm

Thủy sinh Morgan Hill và các sân bóng liên quan và các phần của Công viên Khu Vực Coyote Creek.

- *Phương Án Căn Chính Gilroy US 101* sẽ là một giải pháp thay thế hướng tuyến cho các giải pháp thay thế Khu trung tâm Gilroy hoặc East Gilroy. Từ Đại Lộ Buena Vista, phương án này sẽ chuyển tiếp sang theo US 101, dọc theo phía đông, trong dải phân cách, hoặc dọc theo phía tây của US 101 đến phía nam của trung tâm thành phố. Giải pháp thay thế này được xem là do lợi ích cộng đồng nhưng đã bị rút lại vào năm 2017. Thông qua phân tích định tính, các hướng tuyến biến thể tiềm năng dọc theo US 101 không mang lại bất kỳ lợi ích nào so với các hướng tuyến trung tâm thành phố hiện có trong các Giải pháp thay thế 1, 2, và 4 trong Dự thảo EIR/EIS. Mặc dù các hướng tuyến của Trung tâm thành phố Gilroy được đưa vào các Giải pháp thay thế 1, 2 và 4 trong Dự thảo EIR/EIS có thể gây gián đoạn trong quá trình xây dựng, nhưng lợi ích về kinh tế, người đi bộ, phương tiện và kết nối đa phương thức về lâu dài là khá đáng kể. Trong số các biến thể US 101, hướng tây của hướng tuyến US 101 có ít tác động nhất. Tuy nhiên, đây vẫn là một sự liên kết vẫn còn mang tính gây xáo trộn cao, bao gồm nhiều công trình kiến trúc bị uốn cong theo dạng hai bên, gián đoạn đến đường dây điện cao thế của Công Ty Điện và Ga Thái Bình Dương (PG&E), ảnh hưởng đến một số khu dân cư và khu công nghiệp, cũng như ảnh hưởng đến khu cộng đồng. Ngoài ra, Cơ quan có thẩm quyền không coi bất kỳ biến thể nào trong số US 101 tuyến Gilroy được phân tích là có khả năng được coi là Phương Án Thay Thế Có thể Thực Hành Gây Thiệt Hại Về Môi Trường Ít Nhất.

### Các Lựa Chọn Thay Thế Cho San Joaquin Valley

Dự thảo EIR/EIS chỉ bao gồm một phương án thay thế ở San Joaquin Valley phía đông Pacheco Pass, phần lớn đi theo Henry Miller Road. Tuy nhiên, như được tóm tắt trong Phần 2.5 của Dự thảo EIR/EIS (xem văn bản Phần 2.5, Bảng 2-3 và Hình 2-30) và trong Tập 2, Phụ lục 2-I (xem Các phương án thiết kế tiểu khu San Joaquin Valley, Bảng 7 và Hình 16), ban đầu đã xem xét nhiều phương án thay thế theo chiều ngang. Ngoài ra, Cơ quan đã xem xét một số phương án thiết kế theo chiều dọc khác nhau trong quá trình thiết kế sơ bộ để hỗ trợ Dự thảo EIR/EIS như được mô tả dưới đây. Thông tin liên quan đến các phương án thiết kế theo chiều dọc được xem xét đã được bổ sung vào EIR/EIS Cuối cùng trong Phần 2.5 và Tập 2, Phụ lục 2-I.

### Các Lựa Chọn Thay Thế Căn Chính Theo Chiều Ngang

Cơ quan và FRA coi ba phương án ngang là phương án thiết kế cho Tiểu khu San Joaquin Valley, như được minh họa trên Hình 16 **Error! Reference source not found.** trong Tập 2, Phụ lục 2-I, của Dự thảo EIR/EIS. Trong PAA, SAA, và Báo Cáo Tóm Tắt Trạm Kiểm Soát B 2013 (Cơ quan và FRA 2013, như được trích dẫn trong Chương 8, Phương Án Ưu Tiên, của Dự thảo EIR/EIS), Cơ quan và FRA đã phân tích các phương án thiết kế để hoàn tất Phần Dự Án San Jose đến Merced. Sau đó, Cơ quan và FRA đã quyết định phân tích riêng các lựa chọn thay thế Central Valley Wye trong EIR/EIS Bổ sung cho Phần Dự Án Merced tới Fresno EIR/EIS (Cơ quan 2019b, như được trích dẫn trong Chương 2, Các phương án thay thế, của Dự thảo EIR/EIS) và tập trung vào các hướng tuyến phía tây của Central Valley Wye trong Dự thảo EIR/EIS này. Trong các phân tích Báo cáo tóm tắt của PAA, SAA và Trạm Kiểm Soát B năm 2013, ba tuyến đường chính được coi là phía đông của Tiểu khu Pacheco Pass: tuyến đường trung tâm chủ yếu dọc theo Henry Miller Road đến Carlucci Road (với nhiều lựa chọn khác nhau ở Central Valley Wye đi về phía đông từ Carlucci Road), một tuyến phía bắc sử dụng SR 140 và một tuyến phía nam qua Firebaugh.

Như thể hiện trong Hình 2-16 trong Tập 2, Phụ lục 2-I, phương án hướng tuyến phía bắc, Khu sinh thái đồng cỏ (GEA-Grasslands Ecological Area) North/Merced, sẽ tiến về phía đông bắc từ gần I-5 về phía bắc của O'Neill Forebay đến ngay phía đông của Gustine và sau đó là phía bắc của SR 140 về phía đông về phía Merced. Cơ quan đã rút phương án này khỏi việc xem xét thêm dựa trên quyết định rằng phương án này sẽ dẫn đến những ảnh hưởng lớn hơn đáng kể đến nguồn lợi thủy sản so với phương án dọc theo Henry Miller Road, sẽ là phương án duy nhất để ảnh hưởng đến Khu vực Động vật Hoang dã North Grasslands, sẽ có khả năng xâm nhập thị



giác cao, liên quan đến việc vượt sông trong công viên tiểu bang, và sẽ đưa ra các mối quan tâm về hậu cần/vận hành vì nó sẽ làm tăng thêm thời gian di chuyển của tàu HSR.

Phương án hướng nam, Nam của GEA, sẽ tiến về phía nam dọc theo I-5 đến đoạn qua SR 165, sau đó về phía đông qua Firebaugh để gặp tuyến đường sắt bắc-nam giữa Madera và Fresno của HSR. Cơ quan đã rút phương án này khỏi việc xem xét thêm trong PAA và trong Báo cáo Trạm kiểm soát B năm 2013 dựa trên xác định rằng phương án này sẽ có ảnh hưởng lớn nhất đến nguồn lợi thủy sản trong tất cả các phương án được xem xét trong tiểu mục này và sẽ có chi phí cao và các vấn đề hậu cần cho việc xây dựng và cho phép do tác động môi trường rộng rãi của nó và thêm số dặm của hướng tuyến so với các lựa chọn khác được xem xét.

Hướng tuyến được đánh giá trong Dự thảo EIR/EIS ở San Joaquin Valley ở phía đông của Pacheco Pass đi từ phía tây của I-5 về phía bắc của O'Neill Forebay về phía đông qua I-5 và SR 140 sau đó về phía đông nam đến gần Volta và sau đó dọc theo Henry Miller Road đến Carlucci Road. Các cuộc họp cộng đồng, cuộc họp Nhóm Công Tác Cộng Đồng, cuộc họp Nhóm Công Tác Kỹ Thuật, và các cuộc họp của các bên liên quan và cơ quan đã được tiến hành trong năm 2016 và 2017 để thảo luận về các phương án thay thế dự án và các phương án thiết kế cho tiểu mục này. Công chúng bày tỏ lo ngại về các tác động môi trường tiềm ẩn của phương án Henry Miller Road đến Carlucci Road. Các tác động đối với đất nông nghiệp, tài sản, bò sữa, đất ngập nước, động vật hoang dã và cơ sở hạ tầng nước là mối quan tâm đặc biệt. Chính quyền cũng đã tham vấn trong năm 2016 và 2017 với các huyện thủy lợi, Cơ quan cấp nước San Luis và Delta-Mendota, và Bộ Nội Vụ Hoa Kỳ, Cục Khai hoang (Khai hoang) về các sửa đổi đối với thiết kế được đưa vào dự án để giảm thiểu xung đột cơ sở hạ tầng. và chuyển dịch/gián đoạn sử dụng đất. Mặc dù hướng tuyến của Henry Miller sẽ ảnh hưởng đến đất canh tác và trại bò sữa, như đã nói ở trên, các giải pháp thay thế tránh Henry Miller Road sẽ có tác động lớn hơn đáng kể đến nguồn lợi thủy sản, điều này sẽ gây khó khăn nếu không muốn nói là không thể được Quân đoàn Công binh Hoa Kỳ cho phép.

Mặc dù hướng tuyến ngang được đề xuất sẽ có nhiều tác động khác nhau đối với đất nông nghiệp, nhà ở, chăn nuôi bò sữa và động vật hoang dã trong Tiểu Khu San Joaquin Valley, những thay đổi cục bộ trong hướng tuyến HSR khó đáp ứng do tốc độ đề xuất cho dịch vụ HSR lên đến 220 dặm giờ. Ở tốc độ đó, tất cả các đường cong ngang phải rất từ từ để hỗ trợ an toàn khi vận hành. Do đó, các đường cong nằm ngang dài nhiều dặm, và ngay cả những chuyển dịch sang bên khiếm tốn của một hướng tuyến cũng có thể gây phân nhánh hàng dặm cả về phía đông và phía tây của chính sự dịch chuyển bên và có thể chỉ chuyển tác động từ vị trí này sang vị trí khác dọc theo tuyến đường. Hướng tuyến ngang đã được thiết kế để giảm thiểu các tác động đáng kể nếu khả thi, nhưng có những giới hạn về khả năng tránh hoàn toàn các tác động do dịch chuyển hướng tuyến khi xem xét các yêu cầu an toàn vận hành và các phân nhánh của vị trí căn chỉnh tổng thể trong tiểu mục. Trong quá trình chuẩn bị Dự thảo EIR/ EIS, Cơ quan đã kết luận rằng các vấn đề do công chúng quan tâm liên quan đến các giải pháp thay thế liên kết ngang đã được xem xét trước đây trong Báo cáo tóm tắt Trạm kiểm soát B năm 2013, các cam kết Cấp 1 trước đó và các cải tiến thiết kế bổ sung đã đáp ứng các mối quan tâm được nêu ra trước đó và trong năm 2016 và 2017. Cơ quan nhận thấy rằng các kết luận trước đây liên quan đến các giải pháp thay thế liên kết ngang sẽ được tiếp tục hoặc rút khỏi việc xem xét thêm vẫn có giá trị. Bảng 7 trong Tập 2, Phụ lục 2-1 mô tả các liên kết ngang được xem xét trong tiểu mục này và lý do để đưa vào hoặc rút khỏi việc xem xét thêm trong Dự thảo EIR/EIS. Tuyến đường trung tâm (Henry Miller Road đến Carlucci Road) được xác định là có thể khả thi và ít ảnh hưởng đến nguồn lợi thủy sản hơn so với hai phương án ngang còn lại và đã được chuyển tiếp để phân tích trong Dự thảo EIR/EIS.

### **Các Lựa Chọn Thay Thế Căn Chính Dọc**

Là một phần của quy trình môi trường Cấp 1 của Chương trình EIR/EIS, Cơ quan đã cam kết 3 dặm của một mặt nghiêng trên cao liền kề với GEA.<sup>3</sup> Một số phương án thiết kế theo chiều dọc

<sup>3</sup> Lưu ý rằng ngoài cam kết liên kết dọc được thực hiện như một phần của Chương trình EIR/EIS (Cơ quan và FRA 2005, như được trích dẫn trong Chương 8, Phương án ưu tiên, của Dự thảo EIR/EIS), Cơ quan cũng cam kết giảm thiểu



cũng đã được Cơ quan quản lý Tiểu Khu San Joaquin Valley xem xét trong quá trình thiết kế sơ bộ, bao gồm:

- **Giải Quyết Các Vấn Đề Về Chim/Động Vật Hoang Dã với Các Rào Cản/Vỗ Bọc hoặc Đường Hầm:** Do lo ngại về các tác động tiềm tàng của các tuyến dọc trên cao (kè hoặc cầu cạn) dọc theo Henry Miller Road đối với chim và các động vật hoang dã khác do hiệu ứng hình ảnh, hiệu ứng tiếng ồn và hiệu ứng chim tấn công trong GEA, Cơ quan đã tìm hiểu ba cách tiếp cận khác nhau để giải quyết những tác động này. Cách tiếp cận đầu tiên, đã được đưa vào dự án thông qua Biện Pháp Giảm Thiểu BIO-MM # 80, là xây dựng các cấu trúc bổ sung trong Tiểu Khu San Joaquin Valley tại các khu vực động vật hoang dã nhạy cảm để giải quyết những tác động này. Các kết cấu sẽ được thiết kế với mục tiêu giảm thiểu hoặc loại bỏ sự hiện diện trực quan của đoàn tàu đang di chuyển và giảm tiếng ồn. Các rào cản tiếng ồn mờ đục sẽ được xây dựng trong Khu Vực Chim Quan Trọng (IBA) của GEA gần Volta, giữa các Trạm B4550+00 và B4630+00. Cách tiếp cận thứ hai sẽ xảy ra, trong khoảng 3.4 dặm trong GEA IBA, tập trung khoảng tại Mud Slough giữa các ga B4914+00 và B5095+00, nơi thiết kế đường ray sẽ được sửa đổi để bao gồm đường bao vận hành của tàu và hệ thống liên lạc trên cao. Cơ quan cũng xem xét cách tiếp cận thứ ba sẽ sử dụng một đường hầm dưới lòng đất ở các khu vực động vật hoang dã nhạy cảm trong GEA. Đào hầm là một phương pháp hạn chế về chi phí vì nó đắt hơn đáng kể so với các phương pháp đắp bờ trên mặt đất hoặc các phương pháp làm cầu cạn, ngay cả khi bao gồm cả việc giảm thiểu tiếng ồn phía trên mặt đất dưới hình thức rào cản hoặc bao che tiếng ồn. Như đã thảo luận trong Tập 2, Phụ lục 2-I về các phương án đường hầm cho Hành lang Monterey, các phương án đường hầm cắt và đắp có thể tốn kém khoảng 2 lần và các phương án khoan đường hầm có thể tốn kém hơn khoảng 2.5 lần so với phương án cầu cạn. Do đó, Cơ quan đã xác định một giải pháp thay thế đường hầm cho các phần của Tiểu Khu San Joaquin Valley sẽ không khả thi vì lý do chi phí.
- **Các Phần Bổ Sung Của Cầu Cạn:** Cơ quan cũng đã xem xét một cầu cạn tiềm năng cắt ngang qua Đường Whitworth hiện tại (gần Trạm Kiểm Tra/ Cân Đo của Tuần Tiểu Đường Cao Tốc I-5 California [CHP]) và một đoạn cầu cạn thay vì kè phía tây I-5. Hướng tuyến ngang gần hơn với Trạm kiểm tra/cân đo CHP cho phép mặt bằng HSR thấp hơn sẽ yêu cầu xây dựng lại và sắp xếp lại nút giao Whitworth Road, dẫn đến các tác động bổ sung đối với đất canh tác chính so với hướng tuyến ngang và dọc trong Dự thảo EIR/EIS. Hướng tuyến của cầu cạn ở phía tây của I-5 có các tác động tương tự như hướng dọc và ngang trong Dự thảo EIR/EIS, vì vậy nó không mang lại bất kỳ lợi thế nào về môi trường. Do đó, phương án hướng tuyến cầu cạn bổ sung này đã không được xem xét thêm vì nó không làm giảm bất kỳ tác động môi trường nào liên quan đến hướng tuyến được đề xuất.

Như đã thảo luận trong SJM-Response-ALT-1: Quy trình Đánh giá và Lựa chọn Giải Pháp Thay Thế, không có yêu cầu nào theo NEPA hoặc CEQA để đánh giá mọi hoán vị hoặc thay thế trong EIR hoặc EIS. Thay vào đó, các quy chế yêu cầu phân tích “phạm vi hợp lý” của các lựa chọn thay thế. Như được thể hiện qua hơn một thập kỷ phát triển và đánh giá các phương án thay thế, Cơ quan có thẩm quyền đã xem xét một loạt các phương án thay thế theo chiều ngang và dọc trong suốt Phân Dự án từ San Jose đến Merced, bao gồm cả phần phụ trong San Joaquin Valley.

### 20.3.3 SJM-Response-ALT-3: Từ Chối Phương Án 3

*Các nhà bình luận cho rằng Cơ quan nên từ chối vị trí ga phía đông Gilroy.*

bổ sung để giải quyết tác động đến nông nghiệp, không gian mở và tài nguyên động vật hoang dã. Như được mô tả trong Kế Hoạch Báo Cáo và Giám Sát Giảm Nhẹ cho Vùng Vịnh đến Central Valley EIR/EIS (Cơ quan và FRA 2008, như được trích dẫn trong Chương 8 của Dự thảo EIR/EIS), Cơ quan hoặc các tổ chức khác được Cơ quan chỉ định và hỗ trợ, sẽ mua lại, từ những người bán có thiện chí, các công trình phụ về nông nghiệp, bảo tồn và/hoặc không gian mở có diện tích ít nhất 10,000 mẫu Anh và thường nằm dọc hoặc lân cận tuyến HSR và bên trong hoặc liền kề với GEA được chỉ định. Trọng tâm của các công trình phụ này sẽ là các khu vực đang chịu áp lực phát triển, chẳng hạn như các khu vực xung quanh Los Banos và Volta, và/hoặc các khu vực thích hợp nhất để bảo tồn hoặc phục hồi sinh thái. Phần 3.7, trong EIR/EIS cuối cùng, đã được cập nhật để bao gồm BIO-MM # P1: Cung Cấp Giảm Nhẹ về Bù Đáp cho các Tác Động đến Khu Vực Sinh Thái Đồng Cỏ.

Phương án 3, bao gồm một ga được đề xuất ở phía đông Gilroy, đã được phân tích chi tiết trong Chương 2, Phương án thay thế, như một phương án khả thi đáp ứng mục đích và nhu cầu của dự án. Tuy nhiên, Phương án 4 là Phương án Thay Thế Ưu Tiên của Cơ quan như được mô tả trong Chương 8.

## 20.4 Lốp Tách Biệt

### 20.4.1 SJM-Response-GS-1: Yêu Cầu Tách Lốp

*Các nhà bình luận cho rằng Cơ quan có thẩm quyền nên yêu cầu phiên bản có phân cách theo cấp độ của Phương án 4 hoặc bao gồm phân cách cấp độ như một biện pháp giảm thiểu để tránh hoặc giảm ảnh hưởng của dự án đối với sự an toàn của phương tiện băng qua đường cùng cấp, xe đạp và người đi bộ qua đường, trì hoãn thời gian phản ứng khẩn cấp, giao thông, và tiếng ồn.*

EIR/EIS phân tích chi tiết bốn phương án thay thế. Phương án 1, 2 và 3 sẽ không có bất kỳ giao cắt đồng cấp nào giữa San Jose và Gilroy, trong khi Giải pháp thay thế 4 sẽ là giao cắt đồng cấp và các đoàn tàu HSR sẽ băng qua rất nhiều giao cắt đồng cấp. Ngược lại, các Giải pháp thay thế 1 và 3 chủ yếu sẽ nằm trên cầu cạn giữa San Jose và Gilroy và do đó sẽ hoàn toàn tách biệt. Phương án 2 sẽ là đắp bờ và sẽ bao gồm các dải phân cách của các điểm giao cắt đường cùng cấp hiện có. Như vậy, EIR/EIS đã xem xét các giải pháp thay thế tiềm năng bao gồm các phân tách cấp lớp.

#### **Yêu Cầu Thiết Kế Phân Tách Lốp và Các Tác Động Môi Trường Liên Quan**

Việc xây dựng với các dải phân cách để tách tuyến đường sắt khỏi đường bộ có thể mở rộng đáng kể dấu chân của dự án đường sắt. Ngoài ra, khi các hướng tuyến phân cách lớp, cơ sở hạ tầng có thể mở rộng ra xa hơn một giao cắt đường bộ riêng lẻ vì hoạt động đường sắt yêu cầu sự thay đổi độ dốc của đường sắt phải dần dần.<sup>4</sup> Do đó, ở những nơi có các đường cùng cấp cắt ngang tuyến đường sắt gần nhau, bất kỳ phân cấp nào sử dụng thay đổi cao độ đường sắt sẽ có thể yêu cầu cao độ thay đổi (cho dù trên hoặc dưới đường) được duy trì trên tất cả các giao lộ đồng cấp gần đó. Nói cách khác, có thể không thể xây dựng chỉ một dải phân cấp ở một số khu vực, nơi gần các điểm giao cắt đồng cấp có nghĩa là việc xây dựng một dải phân cấp sau đó sẽ yêu cầu xây dựng nhiều dải phân cấp khác. Điều này có thể làm tăng chi phí của hướng tuyến đường ray có phân cấp. Nó cũng có thể làm tăng chi phí liên quan đến việc mua lại quyền lợi, cơ sở hạ tầng bổ sung, và gián đoạn xây dựng.

#### **Cần Nhắc các Giải Pháp Thay Thế Bao Gồm Sự Tách Biệt Giữa Các Cấp và Sẽ Tránh Các Tác Động Băng Ngang Đồng Cấp**

Dự thảo EIR/EIS đã bao gồm một phương án thay thế (Phương án 2) bao gồm các dải phân cấp và tuân theo một hướng tuyến chung tương tự như Phương án 4 từ phía nam của Ga Tamien đến phía nam của Gilroy. Do đó, Phương án 2 mô tả các tác động môi trường của một phiên bản được phân tách theo cấp của Phương án 4 từ Hành lang Monterey qua Gilroy.<sup>5</sup> Trong khi Phương án 2 bao gồm thiết kế kè từ Hành lang Monterey qua Gilroy, các tác động thứ cấp tiềm ẩn của việc thêm các dải phân cấp vào Phương án 4 tại các điểm giao cắt đồng cấp có thể sẽ tương tự như các tác động đối với Phương án 2 được mô tả trong Dự thảo EIR/EIS tại và gần các giao cắt đồng cấp ở nam San Jose, Morgan Hill, San Martin, và Gilroy.

Phương án 1 và 3 phân tích cầu cạn, và Phương án 2 phân tích kè và phân cách cấp. Với cách tiếp cận này, EIR/EIS đã xem xét các giải pháp thay thế có thể tránh được các tác động liên quan đến việc có giao cắt đồng cấp.

<sup>4</sup> Thiết kế HSR (Cơ quan 2009) cho các đường cong thẳng đứng giới hạn thiết kế ở mức 0.26% tới 0.4% trên 100 feet (ví dụ, thay đổi 0.26 tới 0.4 feet trên 100 feet) ở tốc độ 125 dặm/giờ. Các đường cong dọc được phép cho tốc độ cao hơn 125 dặm/giờ là dần dần và các đường cong dọc được phép cho tốc độ thấp hơn 125 dặm một giờ ít dần dần.

<sup>5</sup> Phía bắc của Hành lang Monterey, Phương án 2 bao gồm các đoạn cầu cạn đáng kể trong Tiểu Khu Tiếp Cận Ga San Jose Diridon. Do đó, một phiên bản được phân tách theo cấp độ của Phương án 4 sẽ có sự khác biệt đáng kể trong Tiểu Mục Tiếp Cận Ga San Jose Diridon so với Phương án 2.

## **Các Tác Động Liên Quan đến Giao Cắt Đồng Cấp Trong Phương Án 4 và Giảm Nhẹ Tác Động đã Được Xác Định**

Dự thảo EIR/EIS đã phân tích các tác động tiềm tàng liên quan đến việc gia tăng các đoàn tàu HSR tại các điểm giao cắt đồng cấp theo Phương án 4 như sau và không xác định nhu cầu giảm thiểu bổ sung, dưới dạng phân cách, để giải quyết các tác động liên quan đến giao cắt đồng cấp.

### **An Toàn Giao Cắt Đồng Cấp**

Dự thảo EIR/EIS phân tích ảnh hưởng của các hoạt động của tàu HSR về an toàn cho các phương tiện, xe đạp và người đi bộ băng qua đường giao cắt đồng cấp với Phương án 4 trong Phần 3.11, An Toàn và An Ninh, Tác Động S&S#12, bắt đầu từ Trang 3.11-66. Như đã thảo luận trong Dự thảo EIR/ EIS và như được trình bày kỹ hơn trong SJM-Response-SS-1: An toàn chỗ giao cắt đồng cấp, các tác động an toàn đáng kể dự kiến sẽ không liên quan đến việc gia tăng các chuyến tàu HSR qua các chỗ giao cắt đồng cấp sau khi xem xét các cải tiến an toàn của dự án cho các phần đường sắt HSR của hành lang và các cải tiến an toàn hiện có và theo kế hoạch của Caltrain cho hành lang Caltrain. Do đó, không có biện pháp giảm thiểu nào được đề xuất đối với an toàn tại chỗ giao cắt đồng cấp trong EIR/EIS.

### **Phản Hồi Khẩn Cấp**

Dự thảo EIR/EIS phân tích ảnh hưởng của việc tăng thời gian công hạ xuống đối với thời gian phản ứng của xe khẩn cấp với Phương án 4 trong Phần 3.11, Tác động S&S#4, bắt đầu từ trang 3.11-50. Như đã trình bày trong Dự thảo EIR/ EIS, trước khi giảm thiểu, sự chậm trễ đáng kể (>30 giây) đối với thời gian phản ứng của xe khẩn cấp được xác định trong Tiểu Khu Hành Lang Monterey ở Nam San Jose, Morgan Hill và Gilroy. Các biện pháp giảm thiểu SS-MM#3 và SS-MM#4 bao gồm phát hiện xe khẩn cấp (nếu chưa có hiện diện) và các cải tiến khác khi cần thiết để giảm độ trễ để đáp ứng hoặc dưới ngưỡng trễ 30 giây, có thể bao gồm cả thiết bị ưu tiên của xe khẩn cấp tại các tín hiệu giao thông, hệ thống kiểm soát ưu tiên tín hiệu giao thông theo tuyến đường, làn đường tránh xe khẩn cấp và hàng đợi phương tiện công cộng, năng lực của đường bộ và cải tiến hoạt động đối với các công trình song song với tuyến đường sắt để cải thiện khả năng tiếp cận các giao cắt đường sắt có phân cách liên kề, xây dựng các trạm cứu hỏa mới để giảm thời gian phản ứng của trạm cứu hỏa ở các khu vực bị ảnh hưởng, mở rộng các trạm cứu hỏa hiện có để giảm thời gian phản ứng của trạm cứu hỏa ở các khu vực bị ảnh hưởng, hoặc tăng dịch vụ xe cấp cứu sơ cứu theo hợp đồng để giảm thời gian phản ứng của xe cấp cứu sơ cứu tại các khu vực bị ảnh hưởng. Dự thảo EIR/EIS xác định rằng các chiến lược này có thể giảm tác động tại các điểm giao cắt đồng cấp xuống dưới mức tác động ngưỡng của độ trễ 30 giây. Biện pháp Giảm nhẹ SS-MM#4 cũng bao gồm một cách tiếp cận thay thế mà Cơ quan và cơ quan địa phương có thể đạt được thỏa thuận chung để Cơ quan thực hiện thanh toán thay cho các dự án cơ sở hạ tầng khác bao gồm các dự án phân tách cấp gần đó. Khoản thanh toán thay sẽ là khoản vốn góp mà Cơ quan có thẩm quyền sẽ thực hiện cho một hoặc nhiều chiến lược xử lý ưu tiên xe khẩn cấp ở trên. Ngoài ra, chỉ đối với Phương án 4, nếu chính quyền địa phương quyết định không xây dựng và vận hành các trạm cứu hỏa đã được mở rộng mới hoặc các cải tiến khác mà HSR sẽ cung cấp tài trợ xây dựng/vốn thì có thể có những tác động đáng kể và không thể tránh khỏi, trong trường hợp này EIR/EIS đã được sửa đổi để ghi nhận một số biện pháp giảm thiểu lưu lượng truy cập cụ thể cho từng địa điểm sẽ làm giảm các tác động còn lại, nhưng không nhất thiết phải ở mức độ ít hơn đáng kể. Mặc dù Biện Pháp Giảm Nhẹ SS-MM# 4 bao gồm một cách tiếp cận tài trợ thay thế có thể hỗ trợ các dự án phân tách cấp độ, nhưng biện pháp này không bắt buộc việc phân tách cấp độ phải là một phần của việc giảm thiểu; nó chỉ cho phép một cách tiếp cận thay thế.

### **Giao thông**

Dự thảo EIR/EIS phân tích ảnh hưởng của việc tăng thời gian xuống công tại các điểm giao cắt đồng cấp với Phương án 4 đối với sự chậm trễ giao thông tại các nút giao thông liên kề/gần đó trong Phần 3.2, Giao thông vận tải, Tác động TR#7. Biện pháp giảm thiểu TR-MM#1 (được sửa đổi cho EIR/EIS cuối cùng để bao gồm các biện pháp giảm thiểu giao thông cụ thể tại địa điểm) cung cấp nhiều cải tiến năng lực tiêu chuẩn khác nhau của phương tiện, chẳng hạn như chỉnh lại thời điểm hoặc bổ sung tín hiệu, điều chỉnh lại làn đường, mở rộng đường/giao lộ và bổ sung/gia

tăng chỗ rẽ (bao gồm cả việc mua lại quyền sở hữu nếu cần). Biện pháp Giảm nhẹ TR-MM#1 không bao gồm phân cách cấp như một tùy chọn giảm thiểu tiềm năng cho lưu lượng xe cộ.

### **Tiếng ồn**

Dự thảo EIR/EIS phân tích ảnh hưởng của tiếng ồn còi tàu HSR tại các điểm giao cắt đồng cấp với Phương án 4 trong Phần 3.4, Tiếng ồn và Rung động, Tác động NV#2. Một phương án được mô tả trong Dự thảo EIR/EIS, Phương án 4 sẽ gây ra tác động tiếng ồn đáng kể (nghiêm trọng) một phần do còi được FRA bắt buộc phát ra khi băng qua đường giao cắt đồng cấp. Các Biện Pháp Giảm Thiểu NV-MM#3 đến NV-MM#7 bao gồm các phương pháp khác nhau để giảm tác động của tiếng ồn, bao gồm các rào cản tiếng ồn tiềm ẩn, cách âm, thông số kỹ thuật tiếng ồn của xe lửa, đường ray đặc biệt và các biện pháp cấp thiết kế bổ sung, cũng như làm việc với địa phương các khu vực pháp lý (nơi họ quan tâm và ủng hộ) để hỗ trợ họ thiết lập các khu vực yên tĩnh. Các biện pháp giảm thiểu này sẽ làm giảm nhưng không loại bỏ được tất cả các tác động tiếng ồn nghiêm trọng, bao gồm một số tác động tiếng ồn nghiêm trọng liên quan đến tiếng ồn của còi tàu tại các điểm giao cắt đồng cấp. Sự phân tách cấp không được xác định là một biện pháp giảm thiểu tiềm năng đối với các tác động tiếng ồn trong EIR/EIS.

### **Tóm Tắt Các Cân Nhắc về Tác Động tại Chỗ Giao Cắt Đồng Cấp**

Tóm lại, EIR/EIS không xác định nhu cầu giảm thiểu các tác động an toàn khi băng qua chỗ giao cắt đồng cấp, mô tả rằng các tác động về thời gian phản ứng của phương tiện khẩn cấp có thể được giảm thiểu mà không có sự phân chia cấp độ trong khi ghi nhận rằng các sắp xếp tài trợ thay thế có thể thực hiện được có thể hỗ trợ các dự án phân tách cấp độ khác, và không bao gồm phân cách cấp như một phương án giảm thiểu tiếng ồn hoặc tiếng xe cộ tiềm năng.

### **Lợi Ích và Chi Phí của Việc Phân Cấp**

Cơ quan chức năng thừa nhận rằng có những lợi thế tiềm năng đối với việc phân tách cấp độ, nhưng việc phân tách cấp độ sẽ làm cho chi phí dự án bị cấm. Một số lợi thế tiềm năng của việc phân cách cấp bao gồm loại bỏ các va chạm xe lửa có thể xảy ra với các phương tiện giao thông, người đi bộ và người đi xe đạp; tiết kiệm chi phí và thời gian cho người lái xe; Tiết kiệm chi phí nhiên liệu và giảm thiểu ô nhiễm (từ việc chạy không tải của những chiếc xe nối đuôi xếp hàng); và cải thiện khả năng truy cập khẩn cấp. Một số nhược điểm tiềm ẩn của việc phân cách cấp bao gồm chi phí vốn cao, đóng đường và gián đoạn giao thông trong quá trình xây dựng, giành quyền ưu tiên rộng rãi, chi phí bảo trì vòng đời, lo ngại về thẩm mỹ do chiều cao của các công trình xây dựng và thiết kế sử dụng nhiều không gian. Do đó, khi đưa ra quyết định, các cơ quan và khu vực pháp lý liên quan cần phải đánh giá chặt chẽ các chi phí và lợi ích. Để đưa ra quyết định, cần tiến hành một cuộc điều tra chi tiết, bao gồm cả nghiên cứu khả thi về vật chất; xem xét tiếp cận sử dụng đất; và môi trường, an toàn, và các mối quan tâm có liên quan khác (Gitelman et al. Năm 2006).

Tổng chi phí của một dự án phân cấp phụ thuộc vào một số yếu tố liên quan đến:

- Vị trí cụ thể của sự tách lớp
- Hình dạng đường, vị trí tiện ích và độ sâu
- Gắn ga và các tuyến đường hiện có
- Các yếu tố liên quan khác, chẳng hạn như chất lượng đất, sử dụng đất xung quanh, v.v.

Dự Án Phân Tách Cấp Độ San Bruno để phân biệt ba điểm giao cắt ở Quận San Mateo trị giá \$147 triệu đô la, hoặc khoảng \$50 triệu đô la cho mỗi giao lộ. Nó được hoàn thành vào Tháng Tư 2014 và được tài trợ thông qua sự kết hợp của tiền thuế của Dự luật A, quỹ tiểu bang và quỹ liên bang (Quận Chuyển Tuyến Hạt San Mateo 2011). Dự án Phân cách San Bruno yêu cầu di dời hệ thống thoát nước, đóng đường tạm thời, đào sâu và vận chuyển đất, các đường ray tạm thời để tạo đường vòng quanh khu vực xây dựng (tức là các đường mòn), xây dựng và bảo trì một nhà ga tạm thời, bãi đậu xe trên đường phố, và điều chỉnh hoạt động của đoàn tàu. Tất cả các yếu tố này đã đóng góp vào tổng chi phí của dự án. Dự án Tách hạng ở Đại lộ 25 bao gồm ba hạng mục phân cách ở thành phố San Mateo với chi phí \$180 triệu đô la, hoặc khoảng \$60 triệu đô la cho mỗi lần qua đường (Caltrain 2020). Thành phố San Jose, trong các bình luận về Dự thảo EIR/EIS, đã ước tính rằng việc phân cách ba điểm giao cắt đồng mức trong Hành lang Monterey



(Đường Blanchard, Skyway Drive và Đại lộ Chynoweth) sẽ có giá từ \$400 triệu đô la (nâng đường ray trên các đường phố) và \$1.4 tỷ đô la (hạ thấp đường ray thành rãnh bên dưới đường phố), tùy thuộc vào thiết kế cụ thể, cho thấy chi phí từ \$133 triệu đến \$450 triệu đô la cho mỗi lần vượt. Theo nguyên tắc chung, chi phí cho dải phân cách của những con đường lớn hơn và phức tạp hơn trong khu vực đô thị sẽ cao hơn nhiều so với chi phí cho dải phân cách của những con đường nhỏ hơn bên ngoài thành phố.

Nhìn chung, phân tách cấp độ là một chiến lược giảm thiểu rất tốn kém. Sử dụng chi phí giả định trung bình từ \$75 triệu đô la đến \$150 triệu đô la cho mỗi lần qua đường, hạng phân cách 29 đường giao cắt đồng mức giữa San Jose và Gilroy theo Phương án 4 có thể tiêu tốn thêm \$2.175 tỷ đô la đến \$4.35 tỷ đô la.<sup>6</sup> Việc tách lớp đôi khi có thể tiêu tốn hơn \$150 triệu đô la mỗi lần tùy thuộc vào các yếu tố cụ thể của địa điểm, vì vậy ước tính này có thể là một đánh giá thấp. Ngoài ra, việc bao gồm các dải phân cách cho giải pháp thay thế cùng cấp trong Phần Dự án San Jose để Hợp nhất sẽ tạo tiền lệ cho Phần Dự án San Francisco liền kề với San Jose, nơi có thêm 39 đường giao cắt ngang hàng; sử dụng phạm vi chi phí đã nêu ở trên, việc tách hạng có thể làm tăng thêm chi phí từ \$2.925 tỷ đô la đến \$5.85 tỷ đô la, tổng chi phí từ \$5.1 tỷ đô la đến \$10.2 tỷ đô la cho cả hai phần dự án cao hơn chi phí ước tính hiện tại cho các giải pháp thay thế đồng cấp bao gồm cả hai các phần của dự án.

Cơ quan, như được mô tả trong Kế hoạch Kinh doanh của mình, đã không bảo đảm tài trợ để xây dựng toàn bộ hệ thống Giai đoạn 1, bao gồm cả Phần dự án San Jose để sáp nhập và Phần dự án San Francisco đến San Jose. Chi phí đã, đang và sẽ tiếp tục là mối quan tâm lớn đối với toàn bộ dự án HSR. Do chi phí cao và sự gián đoạn liên quan đến việc phân cấp, Cơ quan có thẩm quyền không thể cam kết phân tách cấp như một phần giảm nhẹ cho Phương án 4 cho Phần dự án San Jose để sáp nhập (hoặc cho Phần dự án San Francisco đến San Jose).

### **Cam Kết Của Cơ Quan Để Làm Việc với Các Đối Tác về Các Nỗ Lực Tách Lớp Riêng Biệt**

Tuy nhiên, nếu Phương án 4 cuối cùng được chọn, thì Cơ quan, hợp tác với các khu vực pháp lý địa phương, các cơ quan tài trợ giao thông vận tải và các cơ quan liên bang và tiểu bang, sẽ hỗ trợ các nỗ lực tách cấp do cộng đồng khởi xướng theo thời gian khi có tài trợ. Cơ quan cũng sẽ làm việc với các đối tác địa phương, tiểu bang và liên bang để thiết lập các ưu tiên cho việc phân chia cấp độ được thực hiện khi có nguồn tài trợ. Quá trình này sẽ bao gồm làm việc với các cơ quan tài phán địa phương đang theo đuổi các dự án phân tách cấp độ của chính họ để dự án HSR, trong phạm vi có thể, không tạo ra xung đột với các nỗ lực phân tách cấp độ trong tương lai. Cuối cùng, Cơ quan cũng sẽ làm việc với các bên đường sắt khác để tìm kiếm sự tham gia tài trợ từ nhiều nguồn khi có cơ hội.

## **20.5 Các Câu Trả Lời Về Tiêu Chuẩn Giao Thông**

### **20.5.1 SJM-Response-TR-1: Giảm Thiểu Tác Động Đến Lưu Lượng Truy Cập Theo Địa Điểm Cụ Thể**

*Các nhà bình luận cho rằng EIR/EIS nên bao gồm giảm thiểu tác động giao thông cụ thể theo địa điểm đối với các tác động giao thông đã xác định và nên phân tích các tác động môi trường thứ cấp tiềm ẩn của việc giảm thiểu giao thông cụ thể tại địa điểm.*

Như được mô tả trong Dự thảo EIR/ EIS, theo Dự luật của Thượng viện 743 và sự thay đổi liên quan trong hướng dẫn CEQA vào Tháng Mười Hai 2018, sự chậm trễ hoặc tắc nghẽn giao thông, như thường được đo lường bằng cách sử dụng mức độ dịch vụ (LOS), không còn có thể được coi là một tác động môi trường đáng kể theo CEQA. Thay vào đó, bản cập nhật hướng dẫn CEQA 2018 yêu cầu phân tích số km phương tiện đã đi (VMT) là phù hợp nhất để đánh giá các chỉ số vận tải và Dự thảo EIR/EIS cung cấp phân tích về tác động của dự án đối với VMT. Vì sự chậm trễ hoặc tắc nghẽn giao thông không được coi là tác động đáng kể đến môi trường theo CEQA, bất kỳ dự án nào không nhất quán với các kế hoạch hoặc chính sách địa phương yêu

<sup>6</sup> Như được mô tả trong Dự thảo EIR/ EIS, Chương 6, Chi Phí và Hoạt Động của Dự án, chi phí vốn (năm 2018\$) cho Phương án 2 được ước tính là \$20.8 tỷ đô la so với 16,5 tỷ đô la cho Phương án 4, chênh lệch \$4.3 tỷ đô la. Sự khác biệt phần lớn nhưng không hoàn toàn là do chi phí tách lớp.



cầu duy trì một LOS cụ thể hoặc để quản lý các khía cạnh khác của tình trạng chậm trễ hoặc tắc nghẽn giao thông cũng không còn được coi là một tác động theo CEQA. Do đó, CEQA không yêu cầu xác định các biện pháp giảm thiểu nói chung hoặc cho các địa điểm cụ thể đối với các tác động không được coi là đáng kể như chậm trễ hoặc tắc nghẽn giao thông.

Tuy nhiên, Dự thảo EIR/EIS phân tích sự chậm trễ/tắc nghẽn giao thông liên quan đến các yêu cầu của NEPA, bao gồm cả việc giảm thiểu các tác động bất lợi. Dự thảo EIR/EIS đánh giá các tác động tạm thời và vĩnh viễn đối với tình trạng chậm trễ/tắc nghẽn giao thông trên các giao lộ, đường bộ và các đoạn đường cao tốc dưới các tác động sau: Tác động TR#1: Hậu Quả Của Tắc Nghẽn/Chậm Trễ Tạm Thời Trên Các Đường Chính, Xa Lộ và Giao Lộ từ Việc Đóng Đường Tạm Thời, Di Dời và Sửa Đổi; TR#2: Hậu Quả Tắc Nghẽn/Chậm Trễ Tạm Thời Trên Các Đường Chính, Xa Lộ và Giao Lộ Do Các Phương Tiện Thị Công Gây Ra; TR#3: Hậu Quả Của Tắc Nghẽn/Chậm Trễ Thường Trực Trên Đường Cao Tốc và Đường Bộ từ Việc Đóng Cửa và Di Dời Đường Vĩnh Viễn; TR#4: Hậu Quả Của Tắc Nghẽn/Chậm Trễ Thường Trực Trên Giao Lộ từ Các Thay Đổi Đường Thường Trực; TR#6: Hậu Quả Của Chậm Trễ/Tắc Nghẽn Liên Tục Trong Hoạt Động Đường Cao Tốc; và TR# 7 Hậu Quả Của Tắc Nghẽn/Chậm Trễ Thường Trực Liên Tục trong Hoạt Động Giao Lộ. Việc tiết lộ chi tiết về các tác động của LOS/tri hoãn cụ thể do các giải pháp thay thế của dự án được cung cấp trong Tập 2, Phụ lục 3.2-A, Dữ liệu Vận tải trên Đường bộ, Xa lộ, và Giao lộ.

Giảm thiểu các tác động tắc nghẽn/tri hoãn giao thông đã xác định được xác định trong Dự thảo EIR/EIS trong Biện Pháp Giảm Thiểu TR-MM#1. Giảm thiểu tắc nghẽn vĩnh viễn/ảnh hưởng của LOS đối với hoạt động của đường cao tốc (Giải pháp thay thế 1, 2 và 3) có thể bao gồm việc mở rộng đường cao tốc và xây dựng các làn đường cao tốc, như được xác định trong kế hoạch giao thông khu vực của Ủy Ban Giao Thông Đô Thị. Các biện pháp giảm thiểu để giải quyết ùn tắc vĩnh viễn/ảnh hưởng của LOS đối với hoạt động của nút giao thông từ việc đóng đường vĩnh viễn và di dời (tất cả các phương án), tăng thời gian xuống cổng tại các điểm giao cắt đồng mức và lưu lượng xe đến/từ các ga HSR có thể bao gồm một hoặc nhiều kết hợp nhiều tiêu chuẩn nâng cao công suất xe. Do đó, Biện pháp Giảm nhẹ TR-MM# 1 đã xác định một loạt các chiến lược giảm thiểu tiềm năng để giải quyết các tác động tắc nghẽn/tri hoãn giao thông ở giao lộ, đường bộ và xa lộ; tuy nhiên, Dự thảo EIR/EIS không xác định ứng dụng chi tiết cụ thể của TR-MM#1 trên cơ sở cụ thể của từng địa điểm.

Để đáp lại các ý kiến, Cơ quan đã tiến hành phân tích sâu hơn và phát triển các biện pháp giảm thiểu cụ thể cho từng địa điểm để xem xét có thể làm giảm các tác động bất lợi về giao thông đã được xác định trong EIR/EIS. HSR cũng đã phát triển “Hướng Dẫn Ra Quyết Định Áp Dụng các Biện Pháp Giảm Thiểu Giao Thông” vào Tháng Hai 2021 (Cơ quan 2021, như được trích dẫn trong Phần 3.2 của EIR/EIS cuối cùng), trong đó mô tả các yêu cầu của NEPA liên quan đến việc phân tích các tác động của giao thông và xem xét giảm thiểu và cung cấp các tiêu chí để xem xét và lựa chọn các biện pháp giảm thiểu giao thông. Năm tiêu chí sàng lọc cho các biện pháp giảm thiểu đã được xác định:

- biện pháp không làm gia tăng VMT;
- biện pháp sẽ không mâu thuẫn với các mục tiêu của Dự luật 743 của Thượng viện;
- biện pháp không gây xáo trộn cho cộng đồng hơn là chính hiệu ứng giao thông;
- biện pháp này không gây ra các hiệu ứng môi trường thứ cấp không thể khắc phục được; và
- Cơ quan đã xác định biện pháp này là khả thi.

Cơ quan đã tiến hành đánh giá sàng lọc về khả năng giảm thiểu theo địa điểm cụ thể được xác định bằng cách sử dụng các tiêu chí này, dẫn đến việc loại bỏ một số biện pháp giảm thiểu khỏi việc xem xét thêm. Đánh giá sàng lọc được bao gồm trong Phụ lục 3.2-C mới, Đánh Giá Sàng Lọc Các Biện Pháp Giảm Thiểu Giao Thông Cụ Thể Tại Địa Điểm, trong đó mô tả các biện pháp giảm thiểu được xem xét, trình bày đánh giá sàng lọc và xác định những biện pháp đã vượt qua sàng lọc và những biện pháp không (và tại sao họ không). Sau khi sàng lọc, các biện pháp giảm thiểu theo địa điểm cụ thể đã được xác định cho các giải pháp thay thế khác nhau như sau: Phương án 1 (22 biện pháp); Phương án 2 (26 biện pháp); Phương án 3 (21 biện pháp); và Phương án 4 (15 biện pháp). Các biện pháp này đã được thêm vào Mục 3.2, Giao thông (trong Mục 3.2.7, Các Biện Pháp Giảm Thiểu và Mục 3.2.8, Tóm Tắt Tác Động để so sánh các giải

pháp thay thế theo NEPA). Phần 3.2 đã được sửa đổi để mô tả tác động tiềm tàng đối với các tác động bất lợi của giao thông khi thực hiện các biện pháp giảm thiểu đang được xem xét. Thay vào đó, những thay đổi có thể xảy ra khi thực hiện các biện pháp đã xác định so với các tác động bất lợi mà không giảm thiểu là như sau: Phương án 1 (tác động bất lợi<sup>7</sup> tại 49 nút giao so với 23 nút giao cắt giảm nhẹ); Phương án 2 (tác động bất lợi tại 55 nút giao so với 24 nút giao cắt giảm nhẹ); Phương án 3 (tác động bất lợi tại 44 nút giao so với 23 nút giao cắt giảm nhẹ); và Phương án 4 (tác động bất lợi tại 32 nút giao so với 22 nút giao cắt giảm nhẹ). Một số biện pháp giảm thiểu sẽ giải quyết nhiều hơn một giao lộ. Một số biện pháp giảm thiểu sẽ làm giảm các tác động bất lợi xuống dưới các tiêu chí tác động bất lợi được sử dụng trong phân tích EIR/EIS; một số sẽ không (tất cả các biện pháp giảm thiểu sẽ làm giảm lượng trì hoãn của nút giao thông, nhưng một số sẽ không làm giảm nó đủ để xuống dưới các tiêu chí tác động bất lợi trong Phần 3.2.4.4, Phương Pháp Đánh Giá Tác Động theo NEPA) tại một số nút giao thông.

Như được mô tả trong Dự thảo EIR/ EIS ở Phần 3.2.7, Các Biện Pháp Giảm Thiểu, tùy thuộc vào vị trí và thiết kế, các biện pháp giảm thiểu giao thông có thể có tác động môi trường thứ cấp đáng kể, bao gồm gián đoạn xây dựng đối với đường bộ và hoạt động đường sắt, cũng như tiếng ồn xây dựng, chất ô nhiễm không khí phát thải, thay đổi thẩm mỹ thị giác, mua lại quyền ưu tiên, di dời phát triển khu dân cư và thương mại, khuyến khích tăng trưởng trên diện rộng và liên quan đến phát thải VMT và ô nhiễm không khí/ KNK, không khuyến khích phát triển TOD nhỏ gọn có thể đi bộ, lấn chiếm các công viên công cộng và không gian mở, loại bỏ cây cối và thảm thực vật, và các tác động đến nước ngầm. Phân tích chung trong Dự thảo EIR/ EIS đã được sửa đổi để đánh giá tiềm năng tác động môi trường thứ cấp của các biện pháp giảm thiểu giao thông cụ thể tại địa điểm được bao gồm trong EIR/EIS cuối cùng trong Phần 3.2.7, Các biện pháp giảm thiểu trong EIR/ EIS cuối cùng. Vì một trong những tiêu chí sàng lọc là các biện pháp giảm thiểu để xem xét không được dẫn đến các tác động môi trường thứ cấp không thể khắc phục được, các biện pháp giảm thiểu được trình bày trong EIR/EIS cuối cùng sẽ không dẫn đến các tác động mới đáng kể cũng như về cơ bản là các tác động nghiêm trọng hơn được trình bày trong Dự thảo EIR/EIS.

Các yêu cầu về giảm thiểu theo CEQA và NEPA là khác nhau. Trong khi CEQA yêu cầu cơ quan chủ trì CEQA phải xác định và thông qua các biện pháp giảm thiểu khả thi (trừ khi có các điều kiện vượt mức), NEPA chỉ yêu cầu cơ quan chủ trì liên bang xác định tất cả các biện pháp giảm thiểu phù hợp và hợp lý nhưng không yêu cầu cơ quan lãnh đạo liên bang áp dụng biện pháp giảm thiểu. Một lần nữa, CEQA không yêu cầu xác định các biện pháp giảm thiểu tác động của sự chậm trễ/tắc nghẽn giao thông vì chúng không được coi là đáng kể theo CEQA. Theo đó, đối với các biện pháp giảm thiểu lưu lượng truy cập cụ thể cho địa điểm NEPA được đưa vào EIR/EIS Cuối cùng, Cơ quan, hành động với vai trò được ủy quyền là cơ quan lãnh đạo liên bang, có thể chọn có áp dụng biện pháp giảm thiểu hay không.

## 20.5.2 SJM-Response-TR-2: Chi Tiết Quản Lý Giao Thông Xây Dựng và Bãi Đậu Xe

*Một số ý kiến đặt câu hỏi về việc giai đoạn xây dựng của dự án HSR sẽ ảnh hưởng như thế nào đến đường cao tốc; đường địa phương; xe đạp, người đi bộ và phương tiện công cộng; và các bãi đậu xe trên đường và ngoài đường. Các ý kiến bày tỏ lo ngại rằng giai đoạn xây dựng của dự án không được xác định ở mức độ chi tiết đủ để cho phép tiến hành đánh giá môi trường thích hợp (ví dụ, số lượng, phạm vi, thời gian, và mức độ cần thiết của việc đóng làn tạm thời, như một ví dụ). Các ý kiến cũng đặt câu hỏi về mức độ chi tiết của phân tích và xem xét môi trường được cung cấp để đánh giá các tác động của dự án trong quá trình xây dựng.*

Dự thảo EIR/EIS đánh giá các điều kiện và tác động tiềm tàng trong quá trình xây dựng dự án tương xứng với mức độ thiết kế và định nghĩa dự án hiện tại, đủ để phân tích môi trường. Ở cấp độ thiết kế sơ bộ hiện tại của dự án, nhiều kết quả xây dựng có thể được giả định một cách hợp lý và đã được xác định và đánh giá trong Phần 3.2, Giao thông, của Dự thảo EIR/EIS. Ví dụ, mặc dù hiện chưa xác định được giai đoạn chính xác của nhà thầu đối với bất kỳ việc đóng đường

<sup>7</sup> Các tiêu chí được sử dụng cho EIR/ EIS này để xác định "tác động bất lợi" đối với giao thông theo NEPA được thảo luận trong Phần 3.2, Giao thông thuộc Phần 3.2.4.4, Phương Pháp Đánh Giá Tác Động theo NEPA.

theo kế hoạch nào, việc xây dựng cả bốn phương án thay thế có thể sẽ bao gồm một số lượng hạn chế các lần đóng cửa vào cuối tuần hoàn toàn của I-280 để xây dựng hoặc mở rộng đường sắt cắt ngang. Tương tự, các Giải pháp thay thế 1, 2 và 3 sẽ yêu cầu thu hẹp tạm thời Đường Monterey do mất quyền rẽ trái trong quá trình xây dựng dự án. Những tác động tiềm ẩn liên quan đến xây dựng tạm thời này đã được xác định và được đánh giá và công bố trong Dự thảo EIR/EIS. Tuy nhiên, một số yếu tố khác của việc xây dựng dự án hiện chưa được xác định dựa trên cấp độ thiết kế hiện tại của dự án; các kỹ sư và nhà thầu cá nhân sẽ lựa chọn thực hiện dự án theo cách khác nhau và cần được cung cấp một mức độ linh hoạt nhất định về phương tiện và phương pháp thi công. Quá trình này và các kỹ thuật xây dựng dự án đã được mô tả và thảo luận trong Dự thảo EIR/EIS.

Để cung cấp cho các kỹ sư và nhà thầu tương lai khả năng triển khai linh hoạt trong khi đảm bảo rằng tất cả các tác động của dự án đều được công bố trong EIR/EIS, dự án bao gồm các IAMF sẽ giảm tác động đến giao thông và bãi đậu xe trong quá trình xây dựng. Các IAMF này yêu cầu nhà thầu phát triển và thực hiện các kế hoạch và hành động để giảm thiểu hoặc tránh các tác động xây dựng có thể xảy ra. IAMF bao gồm thực hiện giờ thi công, chỉ định chỗ đậu cho xe thi công, duy trì các tuyến đường xe tải và xây dựng cho các sự kiện đặc biệt trong quá trình xây dựng dự án, duy trì lối đi cho xe đạp và người đi bộ, bảo vệ các dịch vụ đường sắt chờ hàng và chờ khách, duy trì khả năng tiếp cận phương tiện công cộng, đáp ứng các tiêu chuẩn thiết kế và hướng dẫn cho giao thông vận tải cơ sở. Tất cả các IAMF của dự án được bao gồm trong Tập 2, Phụ lục 2-E, Các tính năng tránh và giảm thiểu tác động của dự án, của Dự thảo EIR/EIS. TR-IAMF#1–#9 và #11 có liên quan nhất đến nhận xét này.

IAMF là các tính năng của dự án được coi là một phần của dự án. Cơ quan và FRA cam kết tích hợp các IAMF có lập trình nhất quán với Chương trình EIR/EIS trên toàn tiểu bang (Cơ quan và FRA 2005, như được trích dẫn trong Phần 3.2, Giao thông vận tải, của Dự thảo EIR/EIS), Chương trình cuối cùng của Vùng Vịnh đến Thung lũng Trung tâm EIR/EIS (Cơ quan và FRA 2008, như được trích dẫn trong Chương 1 của Dự thảo EIR/EIS), và Chương trình cuối cùng được sửa đổi một phần trong năm 2012 EIR (Cơ quan 2012b, như được trích dẫn trong Chương 2 của Dự thảo EIR/EIS) vào dự án HSR. Như được mô tả trong Phần S.6, Các tính năng Tránh và Giảm Thiểu Tác Động, và Phần 3.2.4.2, Các Tính năng Tránh và Giảm thiểu Tác động, của Dự thảo EIR/EIS, các tính năng này được đưa vào như một phần của dự án. Cơ quan có thẩm quyền sẽ thực hiện các tính năng này trong quá trình thiết kế và xây dựng dự án để tránh hoặc giảm thiểu tác động.

Phần 3.2 của Dự thảo EIR/EIS đánh giá các tác động liên quan đến xây dựng của dự án HSR, ở mức độ chi tiết đủ để tiến hành phân tích môi trường cho CEQA và NEPA. Dự thảo EIR/EIS mô tả và đánh giá các loại, phạm vi và phạm vi tiềm ẩn của các tác động xây dựng tiềm ẩn có thể xảy ra, tùy thuộc vào các phương tiện và phương pháp cuối cùng được thực hiện bởi nhà thầu. Dự án bao gồm các IAMF để hướng dẫn và đặt ranh giới cho nhà thầu để đảm bảo rằng không có thêm các tác động liên quan đến xây dựng của dự án HSR ngoài những gì đã được công bố trong EIR/EIS.

Đối với các Tác động TR#1, TR#2, TR #8 và TR#17, EIR/EIS nhận thấy rằng các tác động sẽ ít hơn đáng kể theo CEQA, đây là quyết định chính xác dựa trên phân tích tác động và bằng chứng được trình bày. Đối với các Tác động TR#10, TR#11, and TR#20, EIR/EIS nhận thấy rằng các tác động sẽ là đáng kể theo CEQA, đây là sự xác định chính xác dựa trên phân tích tác động và bằng chứng được trình bày. Vui lòng tham khảo Bảng 3.2-23 của EIR/EIS để biết tóm tắt về các phát hiện của NEPA liên quan đến các hiệu ứng xây dựng này. Nhìn chung, các giải pháp thay thế của dự án được phát hiện là dẫn đến các hiệu ứng NEPA tổng thể tương tự trong quá trình xây dựng, với Phương án 4 là ít tác động nhất và Phương án 2 có khả năng gây ra hiệu quả tổng thể lớn nhất.

### 20.5.3 SJM-Response-TR-3: Chi Tiết Tính Toán Thời Gian Cổng Xuống

*Một số nhà bình luận đã yêu cầu thêm thông tin chi tiết về số lượng chuyến tàu giả định và tính toán thời gian cổng xuống trong bản phân tích của Dự thảo EIR/EIS về tác động giao thông với Phương án 4. Các câu hỏi liên quan đến tổng số chuyến tàu được đưa vào và các giá*

*định/phương pháp luận được sử dụng trong thời gian cổng xuống và các phân tích giao thông liên quan cũng được đưa ra.*

Việc phân tích hoạt động giao thông tại các điểm giao cắt được thực hiện bằng cách sử dụng các mô hình vi mô phỏng xem xét lưu lượng xe, các thông số thời gian của tín hiệu giao thông, số lượng đoàn tàu tại nơi băng qua, thời gian xuống cổng và các kiểu ưu tiên tín hiệu giao thông (nếu tín hiệu nằm gần đường giao nhau và có quyền ưu tiên).

Số lượng chuyến tàu mỗi giờ cao điểm được nhập vào các mô hình vi mô dựa trên lịch trình khái niệm tương lai và đã được công bố, phù hợp với phương pháp luận được sử dụng trong EIR cuối cùng được phê duyệt cho Dự án Điện khí hóa Hành Lang Bán Đảo (PCJPB 2015, như được trích dẫn trong Phần 3.2, Giao thông vận tải, của Dự thảo EIR/EIS). Dịch vụ Caltrain trong khu vực nghiên cứu đối với các điều kiện hiện có bao gồm ba chuyến đi chỉ theo hướng cao điểm trong thời gian cao điểm SÁNG và CHIỀU và dịch vụ hạn chế (2 đến 3 chuyến mỗi giai đoạn cao điểm) giữa Ga Tamien và San Jose Diridon. Các giả định về dịch vụ Caltrain trong tương lai bao gồm việc mở rộng dịch vụ về phía nam của Ga San Jose Diridon để bao gồm 3 đến 4 chuyến về hướng cao điểm mỗi giờ giữa Ga Gilroy và San Jose Diridon. Các giả định về dịch vụ trong tương lai cho HSR bao gồm 8 chuyến tàu mỗi giờ mỗi hướng (tổng cộng 16 chuyến tàu mỗi giờ) dựa trên lịch trình khái niệm giữa Diridon và Gilroy có tính đến chuyển động của Caltrain. Dịch vụ vận chuyển hàng hóa hạn chế trong hành lang đã được quan sát trong nhiều ngày và nhiều tuần của việc thu thập dữ liệu điều kiện hiện có, do đó dịch vụ vận chuyển hàng hóa trong giờ cao điểm được coi là không đáng kể trong giờ cao điểm so với lưu lượng tàu khách (không có hoạt động tàu chở hàng trong giờ cao điểm ngày thường trong tuần được quan sát trong thời gian thu thập dữ liệu được thực hiện cho dự án). Vui lòng tham khảo Phần 3.2.6.6, Dịch Vụ Đường Sắt Chở Hàng, của Dự thảo EIR/EIS để thảo luận thêm về hoạt động đường sắt vận chuyển hàng hóa hiện tại và dự báo trong phần dự án. Hoạt động đường sắt chở hàng trong khu vực dự án phần lớn diễn ra ngoài giờ cao điểm đi lại buổi sáng và buổi tối các ngày trong tuần và do đó không liên quan đến việc phân tích lưu lượng giao thông trong giờ cao điểm.

Số lượng đoàn tàu cao trên hành lang trong các điều kiện tương lai có thể sẽ dẫn đến các sự kiện giao cắt ngang cấp nơi hai đoàn tàu (ngược chiều) vượt nhau tại một giao cắt cùng cấp. Lịch trình khái niệm được sử dụng trong mô hình vi mô phản ánh khả năng xảy ra sự kiện băng qua cấp “2 đối 1” này bằng cách lập mô hình từng đoàn tàu theo các hướng di chuyển tương ứng của chúng. Nếu hai đoàn tàu vượt nhau trong quá trình diễn ra sự kiện băng qua cấp một, các cổng tại đường giao nhau cấp mô hình vẫn hướng xuống và mọi tín hiệu giao thông gần đó vẫn ở chế độ ưu tiên cho đến khi đoàn tàu thứ hai đi qua. Phân tích phản ánh mức độ ảnh hưởng của các sự kiện 2 đối 1 đến số lượng và thời lượng của các sự kiện từ chối và các sự kiện ưu tiên tín hiệu giao thông. Cuối cùng, các sự kiện 2 tầng 1 này làm giảm thời gian xuống cổng tại một điểm giao cắt trong giờ cao điểm vì sự chồng chéo của các chuyến tàu (mặc dù bản thân sự kiện 2 tầng 1 thực tế dẫn đến một cổng dài hơn- hết thời gian cho sự kiện cụ thể đó).

Một đầu vào quan trọng trong các mô hình vi mô là thời gian ngừng hoạt động trung bình cho mỗi sự kiện tàu đơn. Các đoàn tàu di chuyển với các tốc độ khác nhau trong toàn bộ hệ thống do cơ sở hạ tầng vật chất và sự hiện diện của các nhà ga (các đoàn tàu di chuyển với tốc độ thấp hơn khi chúng vào và ra khỏi ga). Điểm dữ liệu này được phát triển bằng cách sử dụng thông tin thời gian cổng xuống được mô hình hóa cho Phần Dự án San Francisco đến San Jose; các giao lộ gần Ga San Jose Diridon và Gilroy đã sử dụng dữ liệu từ giao lộ Vịnh Mission hiện tại ở San Francisco (giao cắt ngang đường ray Caltrain có thời gian xuống cổng trung bình lâu nhất trong Đoạn Dự Án San Francisco đến San Jose), trong khi tất cả các giao lộ khác sử dụng phân vị thứ 95 của giá trị thời gian từ chối trung bình cho các giao lộ giữa San Francisco và San Jose. Dữ liệu về thời gian xuống cổng hiện tại tại các điểm giao cắt kết hợp với các yếu tố khác, chẳng hạn như tốc độ tàu, vị trí ga, độ cong của đường ray và các đặc điểm khác, được sử dụng để tính toán thời gian xuống cổng dự kiến tại các địa điểm băng qua khác nhau. Các giả định về thời gian ngừng hoạt động sau đây đã được sử dụng trong phân tích:



## Giá Trị Thời Gian Xuống Cổng Của Một Chuyến Tàu bằng Cách Cắt Ngang Lốp

Phương Pháp Tính Toán	Giá Trị Thời Gian Xuống Cổng Của Một Chuyến Tàu	Giao Cắt Lốp
Phần trăm thứ 95 của tất cả các giao lộ từ San Francisco đến San Jose	0:00:54	Tất cả các giao lộ không được ghi chú bên dưới
Điểm vượt qua trung bình của Vịnh Mission (San Francisco)	12:01:08 SA	Virginia Street, Auzerais Avenue, IOOF Avenue, Lewis Street, Martin Avenue, 6th Street, 7th Street, 10th Street, Luchessa Avenue

Thời gian xuống cổng trung bình của một chuyến tàu trên Đoạn Dự Án San Francisco đến San Jose đối với các đường giao nhau không gần các ga là ít hơn 44 giây. Do đó, việc sử dụng thời gian ngừng hoạt động theo phân vị thứ 95 sẽ thêm ít nhất 10 giây vào thời gian ngừng hoạt động của sự kiện một chuyến tàu dự kiến. Trong suốt một giờ cao điểm, giả định này làm tăng thêm 200 giây thời gian ngừng hoạt động trong mô hình ngoài những gì thường được mong đợi.

## 20.6 Ứng Dụng Tiêu Chuẩn Năng Lượng Và Tiện Ích Công Cộng

### 20.6.1 SJM-Response-PUE-1: Cơ Sở Hạ Tầng Tiện Ích/Tiện Ích Chính Và Rủi Ro Cao

Các nhà bình luận xác định cơ sở hạ tầng tiện ích công cộng, bao gồm giếng cấp nước uống công cộng và trạm bơm, sẽ cần phải di dời nhưng không được xác định là các tiện ích chính trong Phần 3.6, Tiện Ích Công Cộng và Năng Lượng, của Dự thảo EIR/EIS và Tập 2, Phụ lục 3.6-A, Tiện Ích Công Cộng và Cơ Sở Năng Lượng. Các nhà bình luận hỏi về các thủ tục mà Cơ quan sẽ sử dụng để xác định và di dời/bảo vệ các tiện ích công cộng và hỏi liệu Cơ quan có tuân thủ các sắc lệnh cụ thể của địa phương và các yêu cầu khác của chính quyền địa phương về việc di dời/bảo vệ các tiện ích công cộng cho cả các tiện ích chính và phụ hay không.

Các tiện ích chính được định nghĩa trong Phần 3.6.1, Giới thiệu, và bao gồm trong Tập 2, Phụ lục 3.6A của Dự thảo EIR/EIS. Cơ quan đã có những nỗ lực hợp lý để xác định vị trí của tất cả các tiện ích trong khuôn viên dự án như một phần của Kỹ Thuật Sơ Bộ Để Xác Định Dự Án — phân tích môi trường và tài liệu đủ để tiết lộ các tác động môi trường của dự án ĐSCT.

Phần 3.6 và Phụ lục 3.6-A đã được cập nhật trong EIR / EIS cuối cùng để bao gồm thông tin áp dụng được cung cấp bởi những người bình luận. Ngoài ra, Impact PU&E#4 đã được sửa đổi để bao gồm các giếng nước ngầm và trạm bơm. Cơ quan có thẩm quyền sẽ đảm bảo rằng các giếng thay thế sẽ được xây dựng và hoạt động trước khi bỏ và phá bỏ các giếng hiện có để ngăn chặn sự gián đoạn đối với các hệ thống cấp nước công cộng (và tư nhân). Cơ quan cũng đang tích cực làm việc với các chủ sở hữu tiện ích để tích hợp thêm các tiện ích hiện có và đã lên kế hoạch vào thiết kế cuối cùng của dự án, như được mô tả trong SJM-Response-PUE-2: Phối Hợp Với Các Cơ Quan Chính Quyền Địa Phương và Chủ Sở Hữu Tiện Ích.

### 20.6.2 SJM-Response-PUE-2: Phối Hợp với Các Cơ Quan Chính Quyền Địa Phương và Chủ Sở Hữu Tiện Ích

*Một số nhà bình luận yêu cầu Cơ quan chức năng tuân thủ các yêu cầu đã được thông qua tại địa phương khi giải quyết các tác động xây dựng đối với các cơ sở của chính quyền địa phương hoặc việc di dời các cơ sở.*

Như đã nêu trong Phần 3.6.3, Sự nhất quán với các Quy Hoạch và Pháp Luật, của Dự thảo EIR/EIS, Cơ quan quyền lực là một cơ quan nhà nước và do đó không bắt buộc phải tuân thủ các quy định về quy hoạch và sử dụng đất của địa phương; tuy nhiên, Chính quyền đã nỗ lực thiết kế và xây dựng dự án ĐSCT sao cho phù hợp với các quy định về sử dụng đất. Cơ quan đã phối hợp với các cơ quan chính quyền địa phương và các chủ sở hữu tiện ích trong suốt quá



trình phân tích và phát triển các phương án thay thế trong các giai đoạn Dự thảo EIR/ EIS của dự án. Cơ quan sẽ tiếp tục điều phối này thông qua các giai đoạn thiết kế và kỹ thuật cuối cùng. Cơ quan quản lý sử dụng biên bản ghi nhớ (MOUs) và các thỏa thuận hợp tác để thiết lập mối quan hệ làm việc của mình với các cơ quan chính quyền địa phương dọc theo tuyến ĐSCT trong từng phần dự án khi tiến hành thực hiện dự án. Tương tự, Cơ quan quản lý sử dụng các thỏa thuận chính với các công ty tiện ích đặt ra mối quan hệ làm việc và các điều khoản về cách di dời các tiện ích hiện có bị ảnh hưởng. Các thỏa thuận tiện ích/lệnh nhiệm vụ được thực hiện với các cơ quan chính quyền địa phương và các công ty tiện ích nêu rõ các điều khoản và tiêu chuẩn chính xác để di dời hoặc bảo vệ tại chỗ các cơ sở hoặc tiện ích hiện có bị ảnh hưởng và cung cấp các nghĩa vụ đối với các bên về thiết kế kỹ thuật, xây dựng, chi phí, thủ tục xuất hóa đơn, và sự phối hợp. Các thỏa thuận này cũng đặt ra kỳ vọng chung của các bên trong thỏa thuận về vai trò tham vấn và xem xét của cơ quan chính quyền địa phương hoặc công ty tiện ích trong quá trình phát triển thiết kế.

Nhiều vấn đề cụ thể về kết nối tiện ích và địa điểm tái định cư không thể được biết cho đến khi Cơ quan có thẩm quyền gần hơn với thiết kế cuối cùng và các nhà cung cấp dịch vụ tiện ích hoặc thành phố chia sẻ thông tin về tác động của phương án đã chọn đối với các cơ sở hiện có của họ. Trong quá trình phát triển thiết kế cuối cùng, Cơ quan quản lý sẽ phối hợp với các chủ sở hữu tiện ích và các quận, huyện và cơ quan địa phương để tinh chỉnh thông tin này. Các tiện ích và cơ sở bổ sung sẽ được xác định và đánh giá trong giai đoạn thiết kế cuối cùng. Việc phát triển thiết kế cuối cùng sẽ tuân theo tất cả luật hiện hành của tiểu bang yêu cầu sử dụng dịch vụ định vị tiện ích và thăm dò thủ công đối với các tiện ích bị chôn vùi trong khu vực xây dựng trước khi bắt đầu các hoạt động gây xáo trộn mặt đất. Cơ quan có thẩm quyền sẽ phối hợp với các chủ sở hữu tiện ích trong quá trình thiết kế kỹ thuật cuối cùng và xây dựng các phương án thay thế của dự án để loại bỏ, thiết kế lại, di dời hoặc sửa đổi các tiện ích trong phạm vi quyền ưu tiên hoặc bảo vệ chúng tại chỗ hoặc từ bỏ chúng tại chỗ trong quyền-đường. Vui lòng tham khảo PUE-IAMF#3 và PUE-IAMF#4 trong Tập 2, Phụ lục 2-E của Dự thảo EIR/EIS.

Cơ quan quản lý sử dụng các thông lệ tiêu chuẩn công nghiệp để giải quyết các cơ sở và tiện ích của chính quyền địa phương và công ty tiện ích. Cơ quan có thẩm quyền nói chung đảm bảo rằng các cơ sở và tiện ích của chính quyền địa phương / công ty tiện ích tổng thể hoạt động theo cách tương đương về mặt vật chất như trước khi di dời hoặc tác động. Cơ quan cũng thường đảm bảo rằng thiết kế của việc di dời hoặc sửa chữa / thay thế các cơ sở và tiện ích đáp ứng các tiêu chuẩn thiết kế của tổ chức chính quyền địa phương hoặc công ty tiện ích (nếu có) đã được công bố (hoặc, nếu chưa được công bố, thiết lập) tại một thời điểm nhất định trong thời gian (thường là thời điểm thực hiện thỏa thuận hoặc thời điểm thiết kế cuối cùng), và tùy thuộc vào đánh giá của Cơ quan chức năng về việc liệu việc di dời hoặc thay thế có mang lại hiệu quả cải thiện hoặc mức độ chia sẻ chi phí nào đó hay không.

## 20.7 Các Câu Trả Lời Về Tiêu Chuẩn Tài Nguyên Sinh Học

### 20.7.1 SJM-Response-BIO-1: Kết Nối Động Vật Hoang Dã Ở Thung Lũng Coyote và Pacheco Pass

*Các nhà bình luận bày tỏ lo ngại rằng Dự thảo EIR/EIS kết luận sai rằng tác động của đường sắt đối với kết nối động vật hoang dã là không đáng kể ở Thung lũng Coyote và trong khu vực đèo Pacheco.*

Cơ quan chức năng không đồng ý với khẳng định của các nhà bình luận rằng các tác động từ Thung lũng Coyote và Khu vực Thượng Pajaro/Hồ Xà phòng đến đèo Pacheco là đáng kể sau khi áp dụng các tính năng thiết kế và các biện pháp giảm thiểu. Thiết kế dự án bao gồm các bãi chôn lấp động vật hoang dã ở Thung lũng Coyote, cầu cạn và các tính năng cân bằng thủy văn được sửa đổi ở Hồ Soap và một đường hầm ở đèo Pacheco để tránh và giảm thiểu tác động đến sự di chuyển của động vật hoang dã. Các giao lộ với động vật hoang dã ở Thung lũng Coyote được thiết kế, ở mức độ khả thi, để đáp ứng các tiêu chuẩn thiết kế được công bố trong tài liệu và hướng dẫn thiết kế giao thông (Clevenger và Huijser 2011; Kirkland và Strohl 2011; Klafki 2014; Cypher 2010; Cypher et al. 2013; USFWS 2012; Cain et al. 2003; Ng et al. 2004; Gordon và Anderson 2003; và Dodd et al. 2007, như được thể hiện trong Bảng 7-1 của Báo cáo Đánh giá

Hành lang Động vật hoang dã [WCA] [Cơ quan 2020a, Phụ lục C, như được trích dẫn trong Phần 3.7, Nguồn lợi sinh vật và thủy sản, của Dự thảo EIR / EIS]) phối hợp với các bên liên quan và các chuyên gia trong sự di chuyển của các loài động vật hoang dã sau: Cơ Quan Không Gian Mở Thung Lũng Santa Clara (SCVOSA), Tổ Chức Bảo Tồn Thiên Nhiên, Tổ Chức Không Gian Mở Bán Đảo, Cơ Quan Môi Trường Sống Thung Lũng Santa Clara (SCVHA) và Con Đường cho Động Vật Hoang Dã.

Phần 3.7.8, Các Biện Pháp Giảm Thiểu, mô tả các biện pháp giảm thiểu được phát triển để bù đắp cho các tác động đối với tài nguyên sinh vật. Các biện pháp liên quan đến giao cắt với động vật hoang dã bao gồm, nhưng không giới hạn ở:

- Các ngã tư động vật hoang dã bổ sung ở phía tây đèo Pacheco, không được đưa vào thiết kế
- Một rào cản tiếng ồn trên một phần của đoạn đường sắt qua Hồ Soap, nơi có mức độ tiếng ồn và ánh sáng nền thấp so với các đoạn dọc theo Đường Monterey ở Thung lũng Coyote và dọc theo SR 152 ở phía Tây đèo Pacheco
- Yêu cầu về thiết kế khu giao cắt động vật hoang dã đối với thảm thực vật ở lối vào và lối ra, chất nền, lớp phủ bên trong và ngay bên ngoài khu giao cắt
- Yêu cầu về hàng rào để cấm động vật hoang dã xâm nhập vào hành lang đường sắt
- Các khe hở cho phép động vật hoang dã di chuyển qua dải phân cách mới trên Đường Monterey theo Phương án thay thế 1 và 3 (vì hàng rào dải phân cách dài 3 foot hiện tại chỉ có các điểm ngắt tại các giao lộ)
- Giá trị bù đắp cho các tác động không thể tránh khỏi từ cơ sở bảo trì trên đường

Ngoài ra, Cơ quan có thẩm quyền sẽ ưu tiên thu hồi đất để giảm thiểu các loài được liệt kê như bướm Bay, ếch chân đỏ California, và điều hâu Swainson tại hoặc gần các lối ra vào để giảm thiểu sự phát triển trong tương lai và duy trì các kiểu che phủ đất tự nhiên và nông thôn xung quanh các loài động vật hoang dã được đề xuất bằng qua các lối vào và lối ra.

Mặc dù các đặc điểm thiết kế dự án và các biện pháp giảm thiểu không loại bỏ hoàn toàn các tác động của dự án, nhưng chúng giảm thiểu các tác động đến mức thấp hơn đáng kể so với tình trạng hiện có. Cụ thể hơn, điều kiện di chuyển động vật hoang dã của mỗi hội vận động động vật hoang dã về cơ bản sẽ không khác nhiều so với điều kiện hiện có, vốn thường bị xuống cấp. Ví dụ, các hội giao cắt với động vật hoang dã có nhiều khả năng được sử dụng bởi các hội phong trào do sói đồng cỏ, cáo, hươu, nai và linh miêu vì đây là những hội/loài có nhiều khả năng sử dụng các lối đi ngang trong điều kiện hiện có hơn.

Ngoài ra, các bang hội phong trào có tính cơ động cao, tính cởi mở cao được đại diện bởi sư tử núi và nai sừng tấm Tule ít có khả năng di chuyển qua hoặc qua các hàng rào di chuyển bán thấm (ví dụ: đường, hàng rào dải phân cách, đường chui, cống) và các khu vực phát triển trong điều kiện hiện có và điều này nhiều khả năng sẽ vẫn như vậy sau khi xây dựng ĐSCT. Ví dụ, hiếm khi quan sát thấy sư tử núi sử dụng cống hoặc đường chui để di chuyển qua Thung lũng Coyote. Điều này có thể sẽ tiếp tục xảy ra ở Thung lũng Coyote sau khi xây dựng ĐSCT, với đường hầm Fisher Creek được cải thiện có khả năng tạo cơ hội tốt nhất cho việc tăng cường sử dụng sư tử núi (vì chúng được biết là sử dụng các hành lang ven sông để di chuyển). Hơn nữa, việc bổ sung thêm các giao cắt với động vật hoang dã dưới Đường Monterey ở Thung lũng Coyote sẽ tạo cơ hội di chuyển an toàn cho tất cả các loài, bao gồm cả sư tử núi, đây là một sự cải thiện so với tình trạng hiện có, nơi Fisher Creek là lựa chọn di chuyển an toàn duy nhất.

Đối với bang hội di chuyển có tính cởi mở cao và tính cơ động cao do nai sừng tấm Tule đại diện, không có bằng chứng nào được biết đến về việc nai sừng tấm di chuyển qua Thung lũng Coyote trong điều kiện hiện có. Việc tạo ra các giao cắt với động vật hoang dã dưới Đường Monterey, một số trong số đó đáp ứng các khuyến nghị thiết kế tối thiểu cho nai sừng tấm Tule, cũng sẽ tăng khả năng đi qua thung lũng an toàn nếu các cá thể động vật cố gắng băng qua.

Tương tự, ở đèo Pacheco, có bằng chứng ven đường cho thấy nai sừng tấm cố gắng vượt qua SR 152 nhưng tại thời điểm này, không có bằng chứng nào cho thấy nai sừng tấm Tule đang di chuyển qua lại SR 152 thành công với bất kỳ tần suất nào để đàn có thể lợi dụng. trong tổng số tài nguyên ở phía bắc SR 152. Do đó, SR 152 được coi là rào cản di chuyển về phía bắc đối với nai sừng tấm trong điều kiện hiện có. Đây là một giả định quan trọng trong phân tích vì tàu chạy song song và ngay phía nam SR 152. Đối với phần lớn khu vực đèo Pacheco, đoàn tàu nằm trong một đường hầm nên tránh được các tác động tiềm tàng đối với hoạt động di chuyển của nai sừng tấm Tule ở những khu vực đó.

Ở phía tây đèo Pacheco, nơi có tàu, một rào cản để di chuyển về phía bắc được tạo ra bởi tàu. BIO-MM#78 giải quyết phần nào việc giảm cơ hội di chuyển trên đường ray bằng cách yêu cầu 4 cuộc lai ghép động vật hoang dã. Tất cả các đường ngang được đề xuất này đều đáp ứng các kích thước và tần suất băng qua được khuyến nghị cho nai sừng tấm Tule (như được trình bày trong Bảng 7-1 của WCA), điều này tạo ra tiềm năng cho nai sừng tấm di chuyển qua hành lang tàu. Tuy nhiên, nai sừng tấm Tule không được biết là sử dụng lai dưới với tần suất nhiều, vì vậy phân tích bao gồm sự mất khả năng chuyển động giữa tàu và SR 152. Việc giảm tiềm năng di chuyển sẽ dẫn đến mất khả năng tiếp cận với một khu vực tương đối nhỏ của môi trường kiếm ăn trên đồng cỏ giữa dự án và SR 152. Việc giảm khả năng tiếp cận với khu vực sinh sống kiếm ăn nhỏ này ở đèo Pacheco rất ít có khả năng dẫn đến sự giảm sút có thể đo lường được về thành công sinh sản hoặc sức khỏe tổng thể của quần thể nai sừng tấm Tule địa phương và do đó không được coi là một tác động đáng kể.

### 20.7.2 SJM-Response-BIO-2: Các Tác Động Lớn Hơn Đến Động Vật Hoang Dã Liên Quan với Phương Án 3

*Các nhà bình luận bày tỏ lo ngại rằng Dự thảo EIR/EIS không thừa nhận các tác động lớn hơn đến nông nghiệp và động vật hoang dã do Phương án 3, bao gồm một trạm và cơ sở bảo trì ở phía đông của Gilroy.*

Dự thảo EIR/EIS thừa nhận các tác động nông nghiệp và động vật hoang dã lớn hơn do Phương án 3 gây ra. Chương 8, Giải Pháp Thay Thế Ưu Tiên, cung cấp một cái nhìn tổng quan về các tài nguyên chính theo tiêu mục. Phương án 3 bao gồm nhà ga và cơ sở bảo trì ở phía đông của Gilroy. Phần 8.4.1.3, Tiểu khu Morgan Đồi và Gilroy, cung cấp mô tả về Đồi Morgan và Tiểu khu Gilroy, bao gồm các tùy chọn ga Gilroy và các cơ sở bảo trì. Bản tóm tắt về cả đất nông nghiệp và tài nguyên sinh vật chỉ ra rằng Phương án 3 sẽ có tác động lớn nhất đến các tài nguyên này. Thông tin này cũng được định lượng trong Bảng 8-1.

### 20.7.3 SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Crossings Động Vật Hoang Dã

*Các nhà bình luận chỉ ra rằng mô tả về các giao cắt với động vật hoang dã ở Thung lũng Coyote là không đủ để xác định liệu chúng có hoạt động hay không và chỉ ra rằng các giao cắt quá nhỏ, quá dài và/hoặc quá tối để động vật có thể nhìn qua phía bên kia. Các nhà bình luận cũng lo ngại rằng các cuộc giao cắt với động vật hoang dã được đề xuất có thể gây trở ngại cho các cuộc giao cắt với động vật hoang dã đã được lên kế hoạch.*

Các vị trí vượt qua của động vật hoang dã, chiều cao, chiều dài và chiều rộng được mô tả trong các bản vẽ kỹ thuật (Tập 3, Kỹ Thuật Sơ Bộ Cho Hồ Sơ Thiết Kế Dự Án). Các kích thước vượt qua động vật hoang dã đã được thông báo bởi các kích thước vượt qua động vật hoang dã tối thiểu và được khuyến nghị cụ thể đã được công bố và khuyến nghị tóm tắt trong Bảng 7-1 của WCA (Cơ quan 2020a, Phụ lục C, như được trích dẫn trong Phần 3.7, Nguồn Lợi Sinh Vật và Thủy Sản, của Dự thảo EIR/EIS). Ngoài ra, Phụ lục J, Vị trí và Kích thước Cải tiến Thiết kế được Đề xuất, của WCA bao gồm mô tả về các đặc điểm thiết kế bắt buộc như chất nền và nắp lối vào/lối ra đã được trình bày trong tài liệu để cải thiện việc sử dụng cho từng tổ chức chuyển động. Tại Thung lũng Coyote, địa điểm giao cắt với động vật hoang dã được thông báo bởi các địa điểm giao cắt với động vật hoang dã được đề xuất trong Liên kết cảnh quan thung lũng Coyote (SCVOSA 2017, như được trích dẫn trong Phần 3.7, Tài nguyên sinh vật và thủy sản, của Dự thảo EIR/EIS) và nhiều cuộc họp về trong vài năm với các tác giả và các bên liên quan đã đóng góp cho cùng một kế hoạch đó (ví dụ, SCVOSA, Tổ Chức Bảo Tồn Thiên Nhiên, Ủy Thác Không Gian Mở Bán Đảo, Con Đường Cho Động Vật Hoang Dã, và Những Tổ Chức Khác).

Trong các cuộc họp này, Cơ quan đã làm việc với các bên liên quan đến phong trào động vật hoang dã địa phương để tối ưu hóa việc định vị và thiết kế các điểm giao cắt với động vật hoang dã ở Thung lũng Coyote ở mức độ khả thi nhất.

Về khả năng can thiệp vào các đường giao cắt với động vật hoang dã đã được lên kế hoạch, Cơ quan chức năng không biết về bất kỳ kế hoạch xây dựng hoặc tài trợ hiện có nào để xây dựng các điểm giao cắt với động vật hoang dã ở Thung lũng Coyote. Cơ quan được biết rằng Penrod et al. (2013, như được trích dẫn trong Phần 3.7 của Dự thảo EIR/EIS) đã đề xuất một cầu vượt cho động vật hoang dã tại Đường Metcalf Canyon và “lộ trình” mà Liên kết cảnh quan Thung lũng Coyote (SCVOSA 2017, như được trích dẫn trong Phần 3.7 của Dự thảo EIR/EIS) đề xuất cho các cuộc giao cắt với động vật hoang dã. Cơ quan có thẩm quyền đã kết hợp các cuộc lai tạo động vật hoang dã được đề xuất trong Liên Kết Cảnh Quan Thung Lũng Coyote và cây cầu trên đất liền được đề xuất tại Hẻm núi Metcalf hoặc Đường Bailey vẫn là mong muốn và mang tính đầu cơ tại thời điểm này vì không có tài liệu giải phóng mặt bằng môi trường hoặc nguồn vốn được chỉ định cho cây cầu trên đất liền. Các tác động của dự án đề xuất đối với việc thực hiện đầy đủ Mối liên kết cảnh quan Thung lũng Coyote được đánh giá trong Phần 3.7.7.9, Kế Hoạch Bảo Tồn Môi Trường Sống, của EIR/EIS. Phân tích đó kết luận rằng trong khi ĐSCT, với tư cách là một phần mới của cơ sở hạ tầng cảnh quan, sẽ làm tăng độ phức tạp và thiết kế của những giao cắt được đề xuất trong Liên Kết Cảnh Quan Thung Lũng Coyote (SCVOSA 2017, như được trích dẫn trong Phần 3.7 của Dự thảo EIR/EIS), Sự hiện diện của ĐSCT sẽ không ngăn cản việc xây dựng bất kỳ giao lộ nào, cũng như sẽ không gây ra sự thay đổi trong thiết kế khiến (các) giao lộ không hiệu quả.

BIO-MM#78, Thiết Lập Các Giao Lộ Động Vật Hoang Dã tại Bờ kè ở Đốc phía Tây của Đèo Pacheco, yêu cầu bốn đường giao nhau dọc theo đoạn đường sắt đồng mức dài 2,5 dặm dọc theo phía Tây Đèo Pacheco để bù đắp sự mất mát di chuyển của động vật hoang dã trong khu vực này. Phụ lục J của WCA cung cấp các bản vẽ phác thảo mặt cắt ngang của các vị trí được đề xuất và độ dốc của bốn giao cắt bắt buộc. Kích thước băng qua (chiều rộng, chiều cao, và chiều dài) đáp ứng các kích thước thiết kế được đề xuất được trình bày trong Bảng 7-1 của WCA cho tất cả các bang hội phong trào có sự hiện diện đã biết trong khu vực, bao gồm các bang hội phong trào có độ mở cao và rất cao được đại diện bởi sư tử núi và Nai sừng tấm. Tuy nhiên, vì các đường ngang dưới SR 152 đã ít có khả năng hoạt động vì tính di động cao, các loài có độ thoáng cao trong điều kiện hiện có, điều tương tự có thể sẽ vẫn đúng đối với các đường giao nhau dưới ĐSCT. Nếu việc tránh các giao cắt này xảy ra đối với hai tổ hợp / loài này, thì ảnh hưởng vẫn được coi là ít hơn đáng kể vì có thể đi lại xung quanh đoạn cấp này và do mất khả năng tiếp cận một phần nhỏ của đồng cỏ giữa SR 152 và phần ngang của đường ray sẽ không làm giảm đáng kể khả năng kiếm ăn, sinh sản hoặc khả năng thành công của một trong hai loài.

#### 20.7.4 SJM-Response-BIO-4: Ranh Giới Khu Sinh Thái Đồng Cỏ

*Một số nhà bình luận khẳng định rằng Dự thảo EIR/EIS đã xác định không đúng ranh giới của GEA và không xác định, mô tả và phân loại GEA một cách chính xác. Một số nhà bình luận cũng lưu ý rằng ranh giới của GEA thường phù hợp với Khu Vực Quản Lý Động Vật Hoang Dã Đồng Cỏ (GWMA) được liên bang chỉ định, được thành lập vào năm 1979 theo Đạo Luật Bảo Tồn Chim Di Cư và có khoảng 131,000 mẫu Anh nằm trong khu vực này. Một số nhà bình luận cũng lưu ý việc chỉ định GEA là vùng đất ngập nước có tầm quan trọng trên toàn thế giới theo Công ước Ramsar về các vùng đất ngập nước có tầm quan trọng quốc tế (Công ước Ramsar), một hiệp ước quốc tế được ký năm 1971. Cuối cùng, một số nhà bình luận khẳng định rằng việc sử dụng Audubon GEA IBA đã định nghĩa GEA quá hẹp, dẫn đến việc phân tích sai sót đối với các nguồn tài nguyên sinh vật khác nhau, bao gồm cả các biện pháp bảo tồn.*

Cơ quan đã làm rõ mô tả của GEA trong EIR/EIS cuối cùng. Như được mô tả trong EIR/EIS Cuối Cùng, có một số nhầm lẫn liên quan đến ranh giới chính thức của GEA và tổng diện tích của GEA. Cơ quan quản lý lưu ý rằng lịch sử, việc sử dụng đất và quyền sở hữu của khu vực rất phức tạp. Việc sử dụng thuật ngữ GEA lần đầu tiên xuất phát từ Công ước Ramsar được ký kết vào năm 1971. Theo định nghĩa của Công ước Ramsar, ranh giới của GEA (Địa điểm #1451) bao gồm khoảng 160,000 mẫu Anh (Dịch Vụ Thông Tin Các Trang web Ramsar 2020). Khu Động Vật Hoang Dã Los Banos, chiếm khoảng 3,000 mẫu Anh, là khu vực được bảo tồn đầu tiên trong



khu vực, trước Công ước Ramsar. Nó được Ủy Ban Cá và Trò Chơi mua lần đầu tiên vào năm 1929 và sau đó được Ủy Ban Cá và Trò Chơi chỉ định là khu động vật hoang dã vào năm 1954. Sau sự chỉ định của GEA theo Công ước Ramsar, Khu Vực Động Vật Hoang Dã Volta được thành lập bởi Ủy Ban Cá và Trò Chơi California vào năm 1973, trong ranh giới của GEA theo quy định của Công ước Ramsar. Khu Động Vật Hoang Dã Volta là khu vực động vật hoang dã được chỉ định thứ hai được thành lập trong khu vực, bảo vệ khoảng 3,800 mẫu Anh.

Năm 1979, Cơ Quan Cá và Động Vật Hoang Dã Hoa Kỳ (USFWS) đã thành lập GWMA, bao gồm các vùng đất thuộc sở hữu tư nhân mà trên đó các biện pháp bảo tồn vĩnh viễn đã được mua (USFWS 2020a). GWMA được thành lập theo Đạo Luật Bảo Tồn Chim Di Cư, xác định một quy trình để phê duyệt các khu vực do Bộ Trưởng Nội Vụ đề xuất để mua lại với các Quỹ Bảo Tồn Chim Di Cư. Không thể xác định được ranh giới của khu vực được chỉ định là GWMA vào năm 1979; tuy nhiên, kể từ Báo Cáo Thường Niên về Năm Tài Chính 2018 của Ủy Ban Bảo Tồn Chim Di Cư, tổng số mẫu Anh được bảo vệ (quyền sở hữu phí, giảm nhẹ/cho thuê, khác) trong GWMA là 94,997 mẫu Anh (USFWS 2020b). Các ranh giới của GWMA không giống với GEA được chỉ định theo Công ước Ramsar, nhưng nhìn chung chúng tương tự nhau.

Năm 1992, Ủy Ban Cá và Trò Chơi California đã thành lập Khu Vực Động Vật Hoang Dã Đồng Cỏ Bắc, bao gồm khoảng 7,400 mẫu Anh ở ba khu vực (Đảo Trung Quốc, Gadwall và Salt Slough), cũng nằm trong ranh giới của GEA theo quy định của Công ước Ramsar. Năm 2005, USFWS đã hoàn thành Đánh giá Môi trường để mở rộng GWMA thêm khoảng 46,400 mẫu Anh và thông qua Phát hiện Không có Tác động Đáng kể cho hành động được đề xuất (USFWS 2005). Các ranh giới của việc mở rộng GWMA nằm ngoài GEA được chỉ định theo Công ước Ramsar.

Cuối cùng, Audubon đã phát triển một nỗ lực để xác định, giám sát và bảo vệ những nơi quan trọng nhất đối với các loài chim, được gọi là IBA. Audubon đã chỉ định khoảng 160,000 mẫu Anh trong GEA IBA tính đến tháng 2 năm 2010, bản cập nhật gần đây nhất có sẵn (Audubon 2020). Các ranh giới của IBA này tương tự, nhưng không hoàn toàn giống với, GEA như được xác định theo Công ước Ramsar. Audubon GEA IBA lớn hơn GEA ở một số khu vực (đặc biệt là ở rìa phía bắc) và nhỏ hơn một chút ở các khu vực khác như phía nam của Khu động vật hoang dã Volta và khu vực tập trung trên Đường Henry Miller. Cuối cùng, Audubon GEA IBA loại trừ vùng mở rộng GWMA.

Đối với khẳng định của những người bình luận rằng Cơ quan sử dụng ranh giới không chính xác của GEA trong Dự thảo EIR/EIS và việc sử dụng không đúng ranh giới không chính xác dẫn đến việc đánh giá tài nguyên sinh vật không đầy đủ, Cơ quan không đồng ý. Nói chung, như đã được làm rõ trong Final EIR/EIS và trừ khi có ghi chú khác, khi Cơ quan đề cập đến GEA, nó đề cập đến tất cả các khu vực trong GEA như được xác định bởi Công ước Ramsar, các khu vực trong Audubon GEA IBA và các khu vực trong GWMA (được mở rộng vào năm 2005), cũng như các khu vực trong Khu Bảo Tồn Động Vật Hoang Dã Quốc Gia San Luis và Merced. Nói cách khác, phạm vi địa lý lớn nhất của GEA được coi là. Các tham chiếu trong Dự thảo EIR/EIS đến các khu vực bảo tồn cụ thể như chúng được định nghĩa trong Dự thảo EIR/EIS (ví dụ, Khu Vực Quản Lý Động Vật Hoang Dã Volta hoặc Khu Bảo Tồn Bùn Lầy) hoặc các khu vực phân tích cụ thể (ví dụ, Audubon GEA IBA) do đó, cụ thể cho các tài nguyên đang được đánh giá trong EIR/EIS và được sử dụng có chủ đích trong phân tích.

Các nhà bình luận bày tỏ lo ngại về tính đầy đủ của phân tích các loài có trạng thái đặc biệt (ví dụ, chim đen ba màu, chim di cư, chim biển và các loài chim nước khác) dựa trên ranh giới GEA. Dự thảo EIR/EIS xem xét các tác động đối với các loài có trạng thái đặc biệt và môi trường sống của chúng bất kể ranh giới hành chính hoặc khu bảo tồn cụ thể. Như được mô tả trong Dự thảo EIR/EIS, Cơ quan đã tiến hành lập mô hình môi trường sống của các loài dọc theo hướng tuyến cũng như trong một khu vực rộng lớn xung quanh hướng tuyến (bao gồm cả GEA). Do đó, đánh giá được sử dụng trong Dự thảo EIR/EIS đánh giá tác động đối với các loài có trạng thái đặc biệt trên cơ sở môi trường sống, bất kể sinh cảnh đó có nằm trong GEA hay không.

Các nhà bình luận cũng khẳng định rằng phân tích tác động đối với các khu vực bảo tồn là quá hẹp và cũng nên xem xét các khu vực trong GEA trong phân tích tác động. Như đã lưu ý trong Phần 3.7.1, Giới thiệu, của Dự thảo EIR/EIS, các khu bảo tồn được định nghĩa là “các thửa đất



được bảo vệ hoặc quản lý đặc biệt, hoặc đã được chỉ định để bảo tồn các nguồn tài nguyên sinh vật hoặc thủy sản.” Các khu vực này được xác định trên cơ sở các biện pháp bảo tồn đã được ghi nhận, các khu đất công cộng (chẳng hạn như nơi trú ẩn của động vật hoang dã), và các ngân hàng bảo tồn và giảm thiểu. Cơ quan đã xem xét các cơ sở dữ liệu hiện có và phối hợp với các bên liên quan tại địa phương để xác định các khu vực bảo tồn, như đã nêu trong Dự thảo EIR/EIS. Một số khu vực trong ranh giới GEA đáp ứng định nghĩa về khu vực bảo tồn trùng lặp với phạm vi dự án, bao gồm Khu Vực Quản Lý Động Vật Hoang Dã Los Banos và Khu bảo tồn bùn lầy. Cơ quan đã xem xét các lô đất không được bảo vệ trong ranh giới GEA tổng thể—chủ yếu được tạo thành từ việc sử dụng đất nông nghiệp thâm canh—và xác định rằng chúng không đáp ứng định nghĩa về khu vực bảo tồn. Cơ quan cũng lưu ý rằng ranh giới GEA không dựa trên mặt sinh thái (tức là dựa trên loại thực vật, môi trường sống, dạng đất và/hoặc đất), đặc biệt là đối với các khu vực trùng lặp với phạm vi dự án, và, mặc dù rất quan trọng để hướng dẫn các nỗ lực bảo tồn trong tương lai, những ranh giới này chủ yếu là hành chính.

Cuối cùng, các nhà bình luận khẳng định rằng phân tích tác động sinh học bị giới hạn không đúng trong Audubon GEA IBA. Như đã đề cập ở trên, các tác động được đánh giá không phụ thuộc vào việc bảo tồn hay ranh giới hành chính đối với tất cả các tài nguyên sinh vật. Tuy nhiên, các tác động đáng kể đến các loài và môi trường sống của loài thường được xác định ở các khu vực tự nhiên, chưa phát triển vì chất lượng môi trường sống hiện có ở những khu vực này cao (và do đó ảnh hưởng của việc mất hoặc suy thoái môi trường sống đối với dân số địa phương hoặc khu vực càng lớn). Điều này đúng với phân tích tác động đối với các loài chim biển và chim nước. Cơ quan xác định rằng các tác động đến môi trường sống của chim biển di cư và sinh sản trong Audubon GEA IBA là đáng kể, và do đó, đó là nơi tập trung giảm thiểu. Audubon GEA IBA được sử dụng để xác định/giới hạn vị trí của các tác động đáng kể vì nó bao gồm các khu vực tự nhiên dọc theo tuyến đường sắt và được chỉ định cụ thể cho các loài đang được phân tích (chim biển và chim nước). Đó là, đó là một ranh giới thuận tiện và thích hợp để xác định các tác động của các tác động đáng kể. Do đó, như được mô tả trong Tác động BIO#44 trong Dự thảo EIR/EIS, Cơ quan đã xác định các tác động tiếng ồn đáng kể đối với các loài chim biển và thủy cầm trong Audubon GEA IBA.

Tóm lại, với mục đích đánh giá tác động đối với các loài chim biển và chim nước, Cơ quan đã sử dụng một ranh giới phù hợp về mặt sinh học, có liên quan để xác định các tác động đáng kể. Để giúp làm rõ khả năng áp dụng các ranh giới GEA khác nhau vào phân tích tác động tài nguyên sinh vật, Cơ quan đã bổ sung chi tiết vào mô tả và lịch sử của GEA trong EIR/EIS cuối cùng. Rộng hơn, đánh giá tác động tài nguyên sinh vật đã xem xét một cách chính xác các tác động đối với các loài có trạng thái đặc biệt, các vùng đất ngập nước, các khu bảo tồn và sự di chuyển của động vật hoang dã, bất kể các tài nguyên đó nằm trong một hay nhiều ranh giới hành chính của GEA.

SJM-Đáp ứng-BIO-5:

#### **20.7.5 SJM-Response-BIO-5: Tác Động Của Ánh Sáng Đối Với Động Vật Hoang Dã**

*Các nhà bình luận khẳng định rằng Dự thảo EIR/EIS không tiết lộ vị trí, độ cao hoặc cường độ chiếu sáng liên quan đến hoạt động của dự án. Hơn nữa, các nhà bình luận khẳng định rằng Dự thảo EIR/EIS không tiến hành đánh giá đầy đủ các biện pháp giảm ánh sáng và độ chói trong các khu vực tự nhiên.*

Cơ quan thừa nhận rằng Dự thảo EIR/ EIS cung cấp thông tin hạn chế về hệ thống chiếu sáng hoạt động. Thông tin bổ sung liên quan đến chiếu sáng tại các cơ sở vận hành và trên các chuyến tàu, đã được bổ sung ở các vị trí thích hợp trong Chương 2, Giải pháp thay thế, trong EIR/EIS Cuối Cùng. Cụ thể, thông tin về hệ thống chiếu sáng của xe đã được thêm vào Mục 2.4.2, Xe cộ, của EIR/EIS cuối cùng. Thông tin về hệ thống chiếu sáng của xe đã được thêm vào Mục 2.4.3, các Trạm, của EIR/EIS cuối cùng. Đối với tất cả các loại hồ sơ đường ray, Phần 2.4.4, Thành phần Cơ sở hạ tầng, nêu rõ rằng hệ thống chiếu sáng mạnh hoặc ánh sáng ban đêm sẽ không được lắp đặt dọc theo hướng dẫn HSR cho các hoạt động hoặc bảo trì đường ray, ngoại trừ các cơ sở cụ thể, bao gồm các địa điểm bảo trì và hệ thống, các cơ sở địa phương nơi

cần chiếu sáng cho sự an toàn công cộng và sử dụng khẩn cấp tại các cổng đường hầm. Phần 2.4.5, Phân cách, làm rõ rằng chiếu sáng tạm thời, di động sẽ được sử dụng để bảo trì và chiếu sáng đường sẽ được cung cấp phù hợp với các tiêu chuẩn đường hiện có; Mục 2.4.6, Giao Lộ Cùng Cấp, cũng quy định hệ thống chiếu sáng phù hợp với các tiêu chuẩn đường hiện có. Phần 2.4.7, Phân Phối Công Suất Kéo, lưu ý rằng ánh sáng sẽ được cung cấp nhưng sẽ được giảm thiểu bằng cách sử dụng cảm biến chuyển động, giới hạn độ cao, che chắn, hướng xuống dưới và thay thế nguồn sáng hồng ngoại nếu có thể. Chương 2 cũng nêu rõ các yêu cầu về chiếu sáng để đáp ứng các tiêu chuẩn an toàn cho việc nâng cấp mạng lưới điện, các yếu tố báo hiệu và điều khiển tàu, và các cơ sở bảo dưỡng. Các cơ sở bảo trì đó bao gồm cơ sở bảo trì đường (gần Gilroy) và đường bảo dưỡng (ở Thung lũng San Joaquin), bao gồm loại và độ cao chiếu sáng được đề xuất, và các biện pháp được sử dụng để giảm thiểu hiệu ứng ánh sáng bên ngoài cơ sở. Hàng rào xung quanh cả hai cơ sở sẽ được che chắn, điều này sẽ giúp giảm thiểu ánh sáng tràn ra bên ngoài các cơ sở. Đối với tất cả các ánh sáng thiết yếu cần thiết cho an toàn và an ninh, Chương 2 nêu rõ rằng chiếu sáng sẽ kết hợp các cảm biến chuyển động, giới hạn chiều cao, che chắn và hướng xuống dưới nếu khả thi và phù hợp với an toàn và an ninh.

Cơ quan cũng đã sửa đổi phân tích tác động của ánh sáng (Impact BIO#47), dựa trên phân tích chi tiết trong Phụ lục 3.7-F của Dự thảo sửa đổi/bổ sung EIR/EIS. Mặc dù Dự thảo EIR/EIS kết luận tác động ít hơn đáng kể từ ánh sáng nhân tạo, nhưng phân tích sửa đổi cho thấy tác động đáng kể đến sự di chuyển của động vật hoang dã đối với cả bốn giải pháp thay thế vì ánh sáng nhân tạo sẽ cản trở các hành lang di chuyển động vật hoang dã hiện có. Những tác động đó sẽ được giảm thiểu bằng các biện pháp giảm thiểu BIO-MM #80: Giảm thiểu tiếng ồn gián đoạn vĩnh viễn và ảnh hưởng thị giác đến sự di chuyển của động vật hoang dã và BIO-MM#89: Giảm Thiểu Tác Động của Ánh Sáng Hoạt Động Đối Với Các Loài Động Vật Hoang Dã. BIO-MM # 80 yêu cầu lắp đặt các rào chắn tại một số hành lang dành cho động vật hoang dã để giảm thiểu việc động vật hoang dã tiếp xúc với ánh sáng nhân tạo. BIO-MM#89 giảm thiểu ánh sáng hoạt động và, nếu khả thi, yêu cầu chiếu sáng hoạt động phải sử dụng ánh sáng có bước sóng dài hơn (xanh lục hoặc đỏ) để giảm thiểu tác động của ánh sáng nhân tạo đối với sinh lý động vật hoang dã. EIR/EIS cuối cùng kết luận rằng sự xáo trộn ánh sáng của động vật hoang dã sẽ ít hơn đáng kể sau khi giảm thiểu.

### 20.7.6 SJM-Response-BIO-6: Ảnh Hưởng Của Tiếng Òn Đối Với Động Vật Hoang Dã

*Các nhà bình luận nhận định lo ngại rằng tiếng ồn do các đoàn tàu HSR chạy qua sẽ ảnh hưởng đến động vật hoang dã theo nhiều cách khác nhau, chẳng hạn như căng thẳng, thay đổi hành vi, giảm khả năng sinh sản và giảm khả năng tìm kiếm thức ăn, tránh những kẻ săn mồi hoặc giao tiếp với các động vật khác. Các nhà bình luận cũng khẳng định rằng tiếng ồn của tàu hỏa sẽ ngăn động vật hoang dã băng qua tuyến đường sắt. Các bình luận chỉ trích hình thức và các nguồn thông tin được sử dụng trong phân tích và trích dẫn các nguồn thông tin khác không được sử dụng trong phân tích.*

Phản trả lời sau đây mô tả tác động của tiếng ồn đối với động vật hoang dã được đánh giá như thế nào, thảo luận thông tin liên quan đến tiếng ồn do tàu ĐSCT tạo ra, thảo luận về cách các loại động vật hoang dã khác nhau phản ứng với tiếng ồn, đánh giá việc sử dụng động vật hoang dã hiện có trong khu vực nghiên cứu và đưa ra kết luận về tác động tiếng ồn tiềm ẩn.

#### Phân Tích Tác Động Của Tiếng Òn Đối Với Động Vật Hoang Dã

Tác động của tiếng ồn đối với động vật hoang dã lần đầu tiên được đánh giá trong bối cảnh phân tích đầu vào của các bên liên quan tập trung vào tác động đối với các loài chim trong GEA IBA. Thông tin đó cung cấp thông tin phân tích chi tiết xuất hiện trong WCA (Cơ quan 2020a, Phụ lục C, như được trích dẫn trong Phần 3.7, Nguồn lợi sinh vật và thủy sản, của Dự thảo EIR/EIS). Các tác động đã được giải quyết trong Dự thảo EIR/EIS theo Tác động BIO# 44; Các tác động được phát hiện là đáng kể do ảnh hưởng đến hệ sinh vật của IBA Thượng sông Pajaro và GEA IBA, với yêu cầu giảm thiểu theo hình thức Biện Pháp Giảm Thiểu BIO-MM# 80. Để đối phó với những lo ngại về sự tử nui và nhận xét về Dự thảo EIR/EIS, phân tích tác động của tiếng ồn đối với dơi và động vật có vú trên cạn đã được sửa đổi và trình bày trong Phụ lục 3.7-E, Phân Tích Tiếng Òn Bổ Sung Về Các Loài Động Vật Hoang Dã Trên Cạn, của Bản sửa đổi/Bổ sung Dự

thảo EIR/ EIS, với các thay đổi kèm theo đối với Tác động BIO#44 và Biện pháp giảm thiểu BIO-MM#80. Những thay đổi đã mở rộng việc phát hiện ra tác động đáng kể bao gồm các tác động lên sư tử núi, cáo mèo San Joaquin và chuột kangaroo Fresno, với yêu cầu giảm thiểu để giải quyết những tác động đó.

### Tiếng Òn Do Các Đoàn Tàu HSR Đang Hoạt Động Tạo Ra

Tổng quan về việc tạo ra tiếng ồn của tàu điện ngầm nói chung được trình bày trong phân tích tiếng ồn của WCA. Phân tích đó thảo luận về tốc độ của các đoàn tàu, khoảng thời gian tiếng ồn do một bộ phận tiếp nhận gần đó chịu đựng, sự phân bố tần số của tiếng ồn tạo ra và các vấn đề liên quan về đặc điểm tiếng ồn có thể tạo ra do các đoàn tàu vận hành trong dự án. Tiếng ồn còi được xem xét riêng trong Phụ lục 3.7-E của Dự thảo sửa đổi/bổ sung EIR/EIS. Tác động BIO#44 của Dự thảo EIR/EIS trình bày bản đồ về mức độ phơi nhiễm tiếng ồn ở IBA Thượng sông Pajaro và GEA IBA, dựa trên tiếng ồn được mô hình hóa ở những khu vực đó. Phụ lục 3.7-E của Dự thảo sửa đổi/Bổ sung EIR/EIS thảo luận về mức âm thanh nền được đo trong vùng lân cận của tuyến đường sắt được đề xuất và trình bày một bảng, với thảo luận kèm theo, về mức độ tiếp xúc tiếng ồn tiềm ẩn trong các khu vực (ngoài IBA) chịu tiếng ồn của tàu. Phân tích cũng thảo luận về hiệu quả có thể có của các biện pháp giảm thiểu trong việc làm giảm tiếng ồn đó. Phân tích rất thận trọng, giả định mức độ tiếp xúc với tiếng ồn ở khoảng cách lớn hơn đáng kể so với dự đoán của Shilling et al. (2020), một nguồn được các nhà bình luận liên tục trích dẫn.

### Hiểu Biết Khoa Học về Cách Động Vật Hoang Dã Phản Ứng Với Tiếng Òn

WCA trích dẫn và thảo luận về nhiều nguồn thông tin đã xuất bản liên quan đến khả năng nghe của chim và cách chúng được quan sát để phản ứng với tiếng ồn từ nhiều nguồn khác nhau và ở nhiều biên độ khác nhau. Những dữ liệu này được sử dụng để chỉ định các ngưỡng ảnh hưởng đối với các loại tác động tiềm ẩn khác nhau đối với chim. Các nhà bình luận không cung cấp nguồn thông tin đáng kể nào để thay đổi phân tích này. Dự thảo phân tích EIR/EIS cho Impact BIO#44 chủ yếu dựa vào hướng dẫn của FRA để đánh giá tác động của tiếng ồn đối với động vật hoang dã ngoài các loài chim và một số nhà bình luận đã chỉ trích phân tích đó. Phân tích được thay thế bằng phân tích sửa đổi về tác động của tiếng ồn đối với động vật có vú. Phân tích cũng lưu ý rằng tác động rung động đối với động vật lưỡng cư và bò sát về cơ bản là mối quan tâm lớn hơn tác động tiếng ồn, và các nhà bình luận không cung cấp thông tin để thay đổi kết luận này. Phân tích sửa đổi về tác động đối với động vật có vú được trình bày trong Phụ lục 3.7-E của Dự thảo sửa đổi/Bổ sung EIR/EIS. Phân tích cho thấy rằng động vật có vú nói chung có khả năng cảm nhận âm thanh tương đương hoặc tốt hơn con người; rằng chúng thường dựa vào âm thanh để tìm thức ăn và/hoặc trốn tránh những kẻ săn mồi và đôi khi để giao tiếp; rằng tiếng ồn của HSR có khả năng làm gián đoạn các hành vi này; và rằng tiềm năng tác động rất khác nhau giữa các loài. Phụ lục 3.7-E của Dự thảo sửa đổi/Bổ sung EIR/EIS cũng cung cấp phân tích cụ thể về loài về tác động của tiếng ồn tiềm ẩn đối với tất cả các động vật có vú có trạng thái đặc biệt trong khu vực nghiên cứu, cũng như phân tích tổng quát hơn đối với động vật có vú không có trạng thái đặc biệt.

### Động Vật Hoang Dã và Tiếng Òn Trong Khu Vực Nghiên Cứu

Môi trường âm thanh hiện có trong khu vực nghiên cứu và khả năng ảnh hưởng đến động vật hoang dã của nó được đánh giá chi tiết nhất trong WCA và trong Dự thảo sửa đổi/Bổ sung EIR/EIS Phụ lục 3.7-E. WCA đánh giá các tác động tiềm ẩn đối với các loài chim, tìm ra khả năng ảnh hưởng lớn nhất trong các IBA, nơi các nguồn tiếng ồn xung quanh hiện có có cường độ thấp và hướng tuyến ĐSCT sẽ làm thay đổi vĩnh viễn môi trường đó trong một khu vực đáng kể được sử dụng bởi các loài chim. Phụ lục 3.7-E đánh giá các tác động tiềm ẩn đối với động vật có vú, tìm ra một môi trường âm thanh phức tạp trong đó các tác động bị hạn chế phần lớn bởi một số điểm quan trọng:

- Tiếng ồn của tàu HSR sẽ ngắn và không liên tục và gần như không có vào đêm khuya và sáng sớm.
- Phần lớn hướng tuyến bên ngoài các khu vực nông thôn tiếp giáp với hành lang giao thông chính hiện có giúp che chắn một phần tiếng ồn của ĐSCT ở một phía của tuyến, nhưng tiếng ồn có thể lan truyền trong một khoảng cách đáng kể ở phía bên kia.

- Tất cả các loài động vật có vú có trạng thái đặc biệt và phổ biến nhất chủ yếu sống về đêm và/hoặc là động vật đào hang.
- Môi trường sống của động vật hoang dã gần như không có ở các khu vực đô thị gần San Jose, Morgan Hill và Gilroy.
- Tiếng ồn của HSR có khả năng ảnh hưởng lớn nhất đến các loài động vật có vú tại các hành lang quan trọng của động vật hoang dã, thường nằm ở Thung lũng Coyote, phía trên Lạch Pacheco và Dãy Diablo từ cổng phía đông của đường hầm Pacheco Pass đến rìa phía tây của Thung lũng San Joaquin.
- Bẫy máy ảnh và các nguồn dữ liệu khác ghi lại việc động vật có vú đang sử dụng các giao lộ chính hiện có tại các hành lang đi qua động vật hoang dã quan trọng này.

### Kết Quả của Phân Tích Tác Động

Phân tích tác động đối với chim xuất hiện trong WCA và trong Dự thảo tác động EIR/EIS BIO#44. Phân tích đó cho thấy các tác động đáng kể đối với các loài chim trong IBA, bao gồm vùng có khả năng bị tổn thương thính giác gần vị trí thẳng hàng, cũng như vùng rộng hơn của các tác động tiềm ẩn liên quan đến căng thẳng và hành vi trong một khu vực rộng lớn hơn. Cần giảm thiểu tiếng ồn ở dạng Biện Pháp Giảm Thiểu BIO-MM#80, yêu cầu các rào cản tiếng ồn trong IBA để giảm thiểu tiếng ồn (giảm khoảng 10 decibel [dB]) và nhiễu loạn thị giác của các loài chim gần tuyến đường sắt. Ngoài ra, Biện pháp Giảm thiểu BIO-MM#58 cung cấp biện pháp giảm thiểu bù đắp cho việc mất môi trường sống của chim do tác động của tiếng ồn. Dự thảo EIR/EIS kết luận rằng với việc thực hiện các biện pháp giảm thiểu cần thiết, tác động của tiếng ồn trong hoạt động đối với động vật hoang dã sẽ ít hơn đáng kể.

Phân tích tác động đối với động vật có vú xuất hiện trong Dự thảo sửa đổi/Bổ sung EIR/EIS Phụ lục 3.7-E và Dự thảo sửa đổi/Bổ sung EIR/EIS Tác động BIO#44. Phân tích đó cho thấy rằng, ở những khu vực mà tiếng ồn của tàu ĐSCT không bị che bởi các nguồn ồn khác, động vật có vú có thể bị suy giảm khả năng kiếm ăn và/hoặc trốn tránh động vật ăn thịt và có thể bị cản trở bằng qua tuyến đường sắt. Đối với hầu hết các loài động vật có vú, tại hầu hết các nơi, hầu hết thời gian, những tác động tiềm ẩn đó ít hơn đáng kể do nhiều yếu tố, chẳng hạn như bằng chứng về môi trường sống hiện tại đối với các nguồn tiếng ồn hiện có hoặc bằng chứng về hoạt động cao điểm vào thời gian trong ngày khi tàu hỏa sẽ ít hoặc vắng mặt. Tuy nhiên, chủ yếu là do chúng có độ nhạy cảm cao với hoạt động của con người, nên có thể sẽ bị ảnh hưởng đáng kể đối với sư tử núi, cáo mèo San Joaquin và chuột túi Fresno. Cần giảm thiểu tiếng ồn dưới dạng Biện pháp giảm thiểu BIO-MM#80, yêu cầu lắp đặt các rào cản tiếng ồn để giảm thiểu tiếng ồn (giảm khoảng 10 dBA) tại các hành lang di cư quan trọng ở Thung lũng Coyote, gần Pacheco Creek phía tây đường hầm Pacheco Pass, và gần California Aqueduct ở phía đông của đường hầm Pacheco Pass. Các rào cản được lắp đặt để giảm thiểu tác động của tiếng ồn đối với các loài chim cũng sẽ mang lại lợi ích cho các loài động vật có vú ở những khu vực đó (chủ yếu là loài chuột túi Fresno gần GEA).

Với việc thực hiện các biện pháp giảm thiểu cần thiết, tác động của tiếng ồn đối với tất cả các loài động vật hoang dã trên cạn sẽ ít hơn đáng kể.

### 20.7.7 SJM-Response-BIO-7: Làm Rõ Về Xung Đột Dự Án với Kế Hoạch Môi Trường Sống Ở Thung Lũng Santa Clara

*Phụ Lục B của Đề Trình Nhận Xét Số #1618 từ Tổ Chức Không Gian Mở Bán Đảo, Tổ Chức Bảo Tồn Thiên Nhiên và SCVOSA đã đưa ra các nhận xét về Bảng 1, Đánh Giá Xung Đột Tiềm Năng với Kế Hoạch Môi Trường Sống Ở Thung Lũng Santa Clara và trên Bảng 2, Đánh Giá Xung Đột Tiềm Năng với Bản Thiết Kế Thung Lũng Santa Clara, cả trong Phụ lục I của Báo Cáo Kỹ Thuật Nguồn Lợi Sinh Vật và Thủy Sản (Cơ quan 2020a, như được trích dẫn trong Phần 3.7, Nguồn Lợi Sinh Vật và Thủy Sản, của Dự thảo EIR/EIS).*

Cơ quan lưu ý rằng những người bình luận khẳng định rằng dự án có thể gây ra xung đột với “Chiến Lược, Mục Tiêu và Nguyên Tắc Thiết Kế” được mô tả rất chung chung như được nêu trong Kế Hoạch Môi Trường Sống. Những chính sách này có thể được mô tả một cách chính xác



nhất là các chính sách chung để Cơ Quan Môi Trường tuân theo và cố gắng đạt được (thí dụ, về bản chất là có nguyện vọng). Không có chính sách chung nào có các hành động cụ thể đi kèm với chúng. Mặc dù các chính sách chung này có thể áp dụng cho các nguồn lực bị ảnh hưởng bởi dự án, nhưng những ảnh hưởng đó không loại trừ khả năng SCVHA thực hiện các chính sách của mình trong các hành động hàng ngày hoặc khiến SCVHA không thể thực hiện các chính sách của mình. Do đó, Cơ quan vẫn kết luận rằng không có xung đột nào với các chiến lược, mục tiêu hoặc nguyên tắc thiết kế chung sẽ xảy ra.

Tại thời điểm phân tích xung đột về các hành động cụ thể, không có ảnh hưởng trực tiếp nào đến các khu đất dự trữ bảo tồn được dự kiến sẽ xảy ra. Kể từ đó, người ta đã xác định rằng một số khu đất thuộc hệ thống khu bảo tồn do SCVHA và The Nature Conservancy quản lý sẽ bị ảnh hưởng một phần bởi dấu vết của dự án. Đánh giá sửa đổi về các tác động, bao gồm cả diện tích bị ảnh hưởng theo từng phương án, xuất hiện trong Phần 3.7, Tài nguyên sinh vật và thủy sản, Tác động BIO#51 của EIR/EIS Cuối cùng. Tác động sẽ là đáng kể và cần phải giảm thiểu. Các tác động đối với đất dự trữ của SCVHA cũng được xác định trong Tác động BIO#53, xác định xung đột tiềm ẩn với Hành động LAND-R3 của SCVHP. Cần phải giảm thiểu những tác động này và sẽ bao gồm các biện pháp giảm thiểu sau đây.

- BIO-MM#9: Chuẩn Bị và Thực Hiện Kế Hoạch Giám Sát và Quản Lý Thích Ứng Việc Quản Lý Nước Ngầm
- BIO-MM#10: Chuẩn Bị một Kế Hoạch Giảm Thiểu Đền Bù cho Các Loài và Môi Trường Sống Của Các Loài
- BIO-MM#79: Cung Cấp cho Sự Di Chuyển của Động Vật Hoang Dã Giữa Dãy Núi Santa Cruz và Diablo Range
- BIO-MM#84: Cung Cấp Giảm Thiểu Đền Bù cho Các Tác Động Đến các Vùng Đất Được Bảo Tồn
- BIO-MM#85: Cung Cấp Giảm Thiểu Đền Bù Cho Các Tác Động Vĩnh Viễn Trên Rừng Sycamore California tại Khu Bảo Tồn Pacheco Creek

Các biện pháp này đảm bảo rằng việc giảm thiểu bù đắp sẽ được cung cấp đối với các tác động đến các khu bảo tồn. Các nhà bình luận xác định mối quan ngại rằng các biện pháp giảm thiểu sẽ được thực hiện mà không có ý kiến đóng góp của họ. BIO-MM#10 đã được sửa đổi trong EIR/EIS cuối cùng để tuyên bố rõ ràng rằng “quyền sở hữu đối với các khu đất thu được bằng phí sẽ được chuyển cho chủ sở hữu/người quản lý đất phù hợp nhất trong khu vực, sẽ được xác định với sự phối hợp của các cơ quan và tổ chức bảo tồn,” và kế hoạch quản lý bảo tồn sẽ bao gồm “sự phối hợp với các cơ quan và tổ chức bảo tồn địa phương để đảm bảo rằng các phương án giảm thiểu sẽ thúc đẩy và không mâu thuẫn với các mục tiêu bảo tồn trong khu vực.” Các điều khoản này áp dụng cho tất cả các vùng đất mà SCVHA có quyền lợi.

Các nhà bình luận cũng xác định mối quan ngại rằng các loài có trạng thái đặc biệt như chim đen ba màu sẽ không được bảo vệ nếu chúng xuất hiện trên các khu đất dự trữ bảo tồn. Điều này không chính xác. Tất cả các quy định của phân tích liên quan đến các loài có trạng thái đặc biệt đều được áp dụng bất kể quyền sở hữu đất hiện tại.

Phần sau bao gồm các bản sao của Bảng 1, 2 và 3 từ Phụ lục I của Báo cáo Kỹ thuật Nguồn Lợi Sinh Vật và Thủy Sản (Cơ quan 2020a, như được trích dẫn trong Phần 3.7 của Dự thảo EIR/EIS). Mặc dù báo cáo và các phụ lục của nó sẽ không được phát hành lại, nhưng thông tin được hiển thị ở đây phục vụ cho chỉ cho những người bình luận cách phân tích đã được sửa đổi để giải quyết kiến thức được cải thiện và các mối quan tâm đã nêu của họ. Văn bản sau đây được hiển thị với đường gạch đỏ và gạch ngang chỉ ra những sửa đổi đối với đánh giá dựa trên sự hiểu biết đã được sửa đổi về mức độ tác động đối với các khu đất dự trữ bảo tồn. Phiên bản này chỉ bao gồm các hàng của mỗi bảng đã được nhận xét trong bài gửi nhận xét số 1618 từ Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy và SCVOSA.



**Bảng 1 Đánh giá Xung đột tiềm ẩn với Kế hoạch Môi trường sống ở Thung lũng Santa Clara**

Loại hành động <sup>1</sup>	Tuyên bố hành động <sup>2</sup>	Chức năng <sup>3</sup>	Đánh giá khả năng xung đột
Thu mua lại	LAND-WP4. Có được môi trường sống tiếp giáp với các nguồn lợi thủy sản được bảo vệ vĩnh viễn với tiềm năng cao để hỗ trợ CRLF và nằm trong Đơn vị phục hồi Vịnh Đông San Francisco cho ếch chân đỏ (USFWS 2002) (Coyote Creek, Pacheco và Pescadero Watersheds).	A	Hành động không bao gồm các mục tiêu định lượng về hiệu suất, do đó các lựa chọn thay thế của dự án sẽ không có bất kỳ khả năng xung đột nào với việc thực hiện hành động.
Thu mua lại	LAND-R3. Có được giấy chứng nhận lệ phí hoặc có được các biện pháp bảo tồn trên những vùng đất bảo vệ ít nhất 40 mẫu đất rừng phù sa Trung California hiện có để đảm bảo rằng loại đất che phủ rất hiếm và bị đe dọa này được bảo tồn trong khu vực nghiên cứu.	Q	Ảnh hưởng dọc theo Pacheco Creek đối với một tỷ lệ phần trăm đáng kể của loại nơi sinh sống này trong khu vực kế hoạch. Hơn nữa, những ảnh hưởng lớn nhất xảy ra ở một khu vực không được mô hình là đất rừng cây sa mạc (mặc dù đúng như vậy) mà SCVHA đã có được gần đây. Có khả năng các giải pháp thay thế của dự án có thể được sửa đổi để tránh ảnh hưởng này, trong trường hợp không có biện pháp giảm thiểu. Điều này sẽ tạo thành một tác động đáng kể <u>đòi hỏi phải giảm thiểu đền bù</u> .
Quản lý	CHAP-1. Tiến hành đốt theo quy định ở chaparral và cây bụi ven biển phía Bắc để duy trì khoảng trống tán và thúc đẩy tái sinh. Sử dụng các nghiên cứu được nhằm mục tiêu để thông báo vị trí và tần suất.	A	Hành động không bao gồm các mục tiêu định lượng về hiệu suất, và không có địa điểm nào cho hành động này được xác định trong hoặc gần khu vực dự án; do đó, các giải pháp thay thế dự án sẽ không có khả năng gây xung đột với việc thực hiện hành động.
Quản lý	GRASS-1. Tiếp tục hoặc giới thiệu vật nuôi và động vật ăn cỏ bản địa (ví dụ, nai sừng tấm) chăn thả theo nhiều chế độ chăn thả khác nhau.	A	Hành động này chỉ xảy ra với các khu đất thuộc Hệ thống Dự trữ, điều này sẽ không xảy ra trong phạm vi dự án sẽ xảy ra trong Khu Bảo Tồn Không Gian Mở Khu Vực Pacheco Creek, nơi dự án sẽ có cả tác dụng tạm thời và lâu dài. Giảm thiểu đền bù cho những tác động đó sẽ giải quyết xung đột tiềm ẩn với hành động GRASS-1
Quản lý	GRASS-4. Tiến hành gieo hạt đã chọn lọc các loại cỏ bản địa và cỏ trong Hệ thống Dự trữ.	A	Hành động này sẽ xảy ra trong Khu Bảo Tồn Không Gian Mở Khu Vực Pacheco Creek, nơi dự án sẽ có cả tác dụng tạm thời và lâu dài. Giảm thiểu đền bù cho những tác động đó sẽ giải quyết tiềm năng xung đột. Hành động này chỉ xảy ra với các khu đất thuộc Hệ thống Dự trữ, sẽ không xảy ra trong phạm vi dự án, vì vậy không có khả năng xảy ra xung đột với hành động GRASS-4.

Loại hành động <sup>1</sup>	Tuyên bố hành động <sup>2</sup>	Chức năng <sup>3</sup>	Đánh giá khả năng xung đột
Quản lý	GRASS-6. Đưa vật nuôi vào chăn thả ở những nơi hiện không được sử dụng và những nơi xung đột với các hoạt động được che phủ được giảm thiểu, để giảm độ che phủ thực vật và sinh khối hiện đã loại trừ sóc đất và khuyến khích sóc đất nhập cư vào các khu vực mới trong Hệ Thống Khu Bảo Tồn.	A	Hành động này sẽ xảy ra trong Khu Bảo Tồn Không Gian Mở Khu Vực Pacheco Creek, nơi dự án sẽ có cả tác dụng tạm thời và lâu dài. Giảm thiểu đền bù cho những tác động đó sẽ giải quyết tiềm năng. Hành động này chỉ xảy ra với các khu đất thuộc Hệ thống Dự trữ, sẽ không xảy ra trong phạm vi dự án, vì vậy không có khả năng xảy ra xung đột với hành động GRASS-6.
Quản lý	GRASS-9. Tạo và duy trì các hang nhân tạo để khuyến khích sự xâm nhập của các khu vực mà việc thiết lập sóc đất không khả thi hoặc trong thời gian tạm thời trước khi các đàn sóc đất hình thành một cách tự nhiên.	A	Hành động này sẽ xảy ra trong Khu Bảo Tồn Không Gian Mở Khu Vực Pacheco Creek và có thể trong Trang trại Pajaro. Giảm thiểu đền bù cho những tác động đó sẽ giải quyết tiềm năng. Hành động này chỉ xảy ra với các khu đất thuộc Hệ thống Dự trữ, sẽ không xảy ra trong phạm vi dự án, vì vậy không có khả năng xảy ra xung đột với hành động GRASS-9.
Quản lý	OAK-1. Tiến hành đốt theo quy định trong rừng sồi mật độ thấp để nâng cao cộng đồng và giảm lớp cỏ xâm lấn, không bản địa bên dưới cây sồi và khuyến khích sự phát triển của cây con bản địa và cây sồi.	A	Nếu hành động này được thực hiện trong các khu đất dự trữ bảo tồn chịu các tác động trực tiếp của dự án, thì việc giảm thiểu đền bù cho những tác động đó sẽ giải quyết được khả năng. Hành động không bao gồm các mục tiêu định lượng về hiệu suất, do đó, các lựa chọn thay thế của dự án sẽ không có bất kỳ tiềm năng nào để xung đột với hiệu suất của hành động.
Quản lý	POND-13. Đào các phần ao để tạo ra các ao hồ sâu hơn sẽ được sử dụng bởi ếch chân đỏ California trưởng thành và phụ trưởng thành và rửa ao phương Tây, đồng thời duy trì các khu vực nông để cung cấp môi trường nuôi dưỡng cho nòng nọc ếch chân đỏ California, ấu trùng kỳ nhông hồ California, và rửa ao tây nở.	A	Nếu hành động này được thực hiện trong các khu đất dự trữ bảo tồn chịu các tác động trực tiếp của dự án, thì việc giảm thiểu đền bù cho những tác động đó sẽ giải quyết được khả năng. Hành động này chỉ xảy ra với các khu đất thuộc Hệ thống Dự trữ, sẽ không xảy ra trong phạm vi dự án, vì vậy không có khả năng xảy ra xung đột với hành động POND-13.
Quản lý	POND-16. Khôi phục đầm lầy nước ngọt, các vùng đất ngập nước theo mùa và/hoặc các ao sẽ hỗ trợ các thảm thực vật giống cây sậy rậm rạp (cây đinh lăng) hoặc các thảm thực vật bản địa khác sẽ thu hút các loài chim đen ba màu làm tổ.	A	Nếu hành động này được thực hiện trong các khu đất dự trữ bảo tồn chịu các tác động trực tiếp của dự án, thì việc giảm thiểu đền bù cho những tác động đó sẽ giải quyết được khả năng. Hành động này chỉ xảy ra với các khu đất thuộc Hệ thống Dự trữ, sẽ không xảy ra trong phạm vi dự án, vì vậy không có khả năng xảy ra xung đột với hành động POND-16.

Loại hành động <sup>1</sup>	Tuyên bố hành động <sup>2</sup>	Chức năng <sup>3</sup>	Đánh giá khả năng xung đột
Quản lý	POND-17. Ở những khu vực có thảm thực vật không phải bản địa (ví dụ, mâm xôi Himalaya) hỗ trợ các đàn chim đen ba màu hiện có, hãy bắt đầu quá trình chuyển đổi dần dần (3-4 năm) từ thảm thực vật không phải bản địa sang thảm thực vật bản địa có cấu trúc tương tự.	A	<u>Nếu hành động này được thực hiện trong các khu đất dự trữ bảo tồn chịu các tác động trực tiếp của dự án, thì việc giảm thiểu đền bù cho những tác động đó sẽ giải quyết được khả năng Hành động này chỉ xảy ra với các khu đất thuộc Hệ thống Dự trữ, sẽ không xảy ra trong phạm vi dự án, vì vậy không có khả năng xảy ra xung đột với hành động POND-17.</u>
Quản lý	POND-10. Ngoài việc tạo ra các ao được mô tả trong POND-9, hãy tạo ra tới 52 mẫu ao bằng hiện vật trong Hệ thống Dự trữ để tăng lượng môi trường sống sẵn có và tăng cường kết nối giữa các ao và vùng đất ngập nước hiện có nếu tất cả các tác động dự kiến xảy ra.	P	<u>Nếu hành động này được thực hiện trong các khu đất dự trữ bảo tồn chịu các tác động trực tiếp của dự án, thì việc giảm thiểu đền bù cho những tác động đó sẽ giải quyết được khả năng Hành động này chỉ xảy ra với các khu đất thuộc Hệ thống Dự trữ, sẽ không xảy ra trong phạm vi dự án, vì vậy không có khả năng xảy ra xung đột với hành động POND-10.</u>
Quản lý	GRASS-2. Tiến hành bằng theo quy định. Sử dụng các nghiên cứu được nhắm mục tiêu để cung cấp thông tin về phương pháp, thời gian, vị trí và tần suất.	Q	<u>Hành động này sẽ xảy ra trong Khu Bảo Tồn Không Gian Mở Khu Vực Pacheco Creek, nơi dự án sẽ có cả tác dụng tạm thời và lâu dài. Giảm thiểu đền bù cho những tác động đó sẽ giải quyết xung đột tiềm ẩn với Các giải pháp thay thế của dự án giao nhau một diện tích đáng kể của môi trường sống đồng cỏ được mô hình hóa cho các loài này, nhưng khu vực bị ảnh hưởng là một phần rất nhỏ của kiểu sinh cảnh này trong khu vực quy hoạch. Ngoài ra, phần lớn quy mô dự án sẽ là ở các khu vực nông nghiệp / phát triển, nơi đốt theo quy định là không khả thi, và nói chung, đốt theo quy định là một công cụ quản lý nhỏ của SCVHP do những thách thức về quy định trong việc xin giấy phép đốt. Theo đó, các giải pháp thay thế của dự án sẽ không ảnh hưởng đến tính khả thi của việc hoàn thành hành động LAND-WP1a GRASS-2.</u>

Loại hành động <sup>1</sup>	Tuyên bố hành động <sup>2</sup>	Chức năng <sup>3</sup>	Đánh giá khả năng xung đột
Quản lý	LM-7a. Khôi phục tối thiểu 1,0 dặm suối, 50 mẫu rừng ven sông và cây bụi, 20 mẫu đầm lầy nước ngọt, và tạo 20 mẫu ao để góp phần phục hồi các loài.	Q	Nếu hành động này được thực hiện trong các khu đất dự trữ bảo tồn chịu các tác động trực tiếp của dự án, thì việc bồi thường giảm thiểu các tác động đó sẽ giải quyết được tiềm năng Các giải pháp thay thế của dự án sẽ ảnh hưởng đến một số dòng suối hoặc vùng đất ngập nước ngọt liên quan đến sự phong phú của chúng và sẽ ảnh hưởng đến một chiều dài tuyến tính nhỏ của các dòng suối. Tất cả các giải pháp thay thế của dự án sẽ ảnh hưởng đến nhiều loại ao khác nhau trong lưu vực sông Pacheco và Llagas Creek, nhưng số lượng và diện tích ảnh hưởng là nhỏ so với sự sẵn có của môi trường sống trong ao ở những khu vực này. Các giải pháp thay thế của dự án cũng sẽ có ít tác động đối với rừng ven sông và rừng cây bụi, ngoại trừ các khu rừng cây sa mạc dọc theo Pacheco Creek (đã được xử lý trong hành động LAND-R3); tuy nhiên những tác động đó sẽ không đủ rộng rãi ảnh hưởng đến tính khả thi của việc hoàn thành hành động LM-7a.
Quản lý	POND-19. Khôi phục tối thiểu 20 mẫu Anh và tối đa 45 mẫu đầm lầy nước ngọt trong Hệ thống Dự trữ ở Dãy núi Santa Cruz, Thung lũng Santa Clara và Dãy Diablo.	Q	<u>Nếu hành động này được thực hiện trong các khu đất dự trữ bảo tồn chịu các tác động trực tiếp của dự án, thì việc bồi thường giảm thiểu những tác động đó sẽ giải quyết được khả năng Các giải pháp thay thế của dự án sẽ không ảnh hưởng đến bất kỳ đầm lầy nước ngọt nào ở Dãy núi Santa Cruz hoặc trong Dãy Diablo. One section of marsh on lower Llagas Creek would be affected by a rail crossing under Alternative 3. Điều này thể hiện một tác động rất nhỏ so với sự sẵn có của đầm lầy nước ngọt ở Thung lũng Santa Clara, vì vậy các giải pháp thay thế của dự án sẽ không ảnh hưởng đến tính khả thi của việc hoàn thành hành động POND-19.</u>
Quản lý	POND-6. Khôi phục 20 mẫu đầm lầy nước ngọt lâu năm trong Hệ Thống Khu Bảo Tồn ở những vị trí thích hợp và những nơi có khả năng hỗ trợ các loài được che phủ.	Q	<u>Nếu hành động này được thực hiện trong các khu đất dự trữ bảo tồn chịu các tác động trực tiếp của dự án, thì việc bồi thường giảm thiểu những tác động đó sẽ giải quyết được khả năng Các giải pháp thay thế của dự án sẽ không ảnh hưởng đến bất kỳ đầm lầy nước ngọt nào ở Dãy núi Santa Cruz hoặc trong Dãy Diablo. Một phần đầm lầy trên Llagas Creek thấp hơn sẽ bị ảnh hưởng bởi một tuyến đường sắt qua Phương án 3. Điều này thể hiện một tác động rất nhỏ so với sự sẵn có của đầm lầy nước ngọt ở Thung lũng Santa Clara, vì vậy các giải pháp thay thế của dự án sẽ không ảnh hưởng đến tính khả thi của việc hoàn thành hành động POND-6.</u>

Loại hành động <sup>1</sup>	Tuyên bố hành động <sup>2</sup>	Chức năng <sup>3</sup>	Đánh giá khả năng xung đột
Quản lý	POND-7. Ngoài việc phục hồi đầm lầy nước ngọt lâu năm được mô tả trong POND-6, khôi phục tới 25 mẫu đầm lầy nước ngọt lâu năm trong Hệ Thống Dự Trữ Ở Dãy Núi Santa Cruz, Thung lũng Santa Clara và Dãy Diablo.	Q	<u>Nếu hành động này được thực hiện trong các khu đất dự trữ bảo tồn chịu các tác động trực tiếp của dự án, thì việc bồi thường giảm thiểu những tác động đó sẽ giải quyết được khả năng Các giải pháp thay thế của dự án sẽ không ảnh hưởng đến bất kỳ đầm lầy nước ngọt nào ở Dãy núi Santa Cruz hoặc trong Dãy Diablo. Một phần đầm lầy trên Llagas Creek thấp hơn sẽ bị ảnh hưởng bởi một tuyến đường sắt qua Phương án 3. Điều này thể hiện một tác động rất nhỏ so với sự sẵn có của đầm lầy nước ngọt ở Thung lũng Santa Clara, vì vậy các giải pháp thay thế của dự án sẽ không ảnh hưởng đến tính khả thi của việc hoàn thành hành động POND-7.</u>
Quản lý	POND-9. Tạo ít nhất 20 mẫu ao tại 40 địa điểm, ít nhất 10 địa điểm ở Dãy núi Santa Cruz và 20 địa điểm ở Dãy Diablo.	Q	<u>Nếu hành động này được thực hiện trong các khu đất dự trữ bảo tồn chịu các tác động trực tiếp của dự án, thì việc bồi thường giảm thiểu những tác động đó sẽ giải quyết được khả năng Các giải pháp thay thế của dự án sẽ ảnh hưởng đến nhiều loại ao khác nhau trong lưu vực sông Pacheco và Llagas Creek (đại diện cho các khu vực Thung lũng Santa Clara và Dãy Diablo). Tuy nhiên, số lượng và khu vực ảnh hưởng là nhỏ so với sự sẵn có của môi trường sống trong ao ở những khu vực này, vì vậy những ảnh hưởng sẽ không ảnh hưởng đến tính khả thi của việc hoàn thành hành động POND-9.</u>
Quản lý	STREAM-4. Thay thế các kênh bê tông, đất hoặc các kênh được thiết kế khác như một phần của quá trình khôi phục dòng suối dài 10,4 dặm để khôi phục kết nối vùng ngập lũ. Vị trí và độ dài sẽ được xác định bởi các điều kiện cụ thể của địa điểm.	Q	<u>Hành động này sẽ xảy ra trong Khu Bảo Tồn Không Gian Mở Khu Vực Pacheco Creek, nơi dự án sẽ có cả tác dụng tạm thời và lâu dài. Giảm thiểu đến mức tối thiểu những tác động đó sẽ giải quyết xung đột tiềm ẩn với Các giải pháp thay thế của dự án sẽ ảnh hưởng đến một số lượng liên quan đến sự phong phú của chúng và sẽ ảnh hưởng đến độ dài tuyến tính nhỏ của các luồng. Do đó, các giải pháp thay thế dự án sẽ không ảnh hưởng đến tính khả thi của việc hoàn thành hành động STREAM-4.</u>
Quản lý	STREAM-5. Thay thế các kênh hạn chế để khôi phục kết nối vùng ngập lũ và các chức năng tương xứng như một phần của quá trình khôi phục dòng chảy 10,4 dặm. Vị trí và độ dài sẽ được xác định bởi các điều kiện cụ thể của địa điểm.	Q	<u>Hành động này sẽ xảy ra trong Khu Bảo Tồn Không Gian Mở Khu Vực Pacheco Creek, nơi dự án sẽ có cả tác dụng tạm thời và lâu dài. Giảm thiểu đến mức tối thiểu những tác động đó sẽ giải quyết xung đột tiềm ẩn với Các giải pháp thay thế của dự án ảnh hưởng đến một số lượng liên quan đến sự phong phú của chúng và ảnh hưởng đến độ dài tuyến tính nhỏ của các luồng. Do đó, các giải pháp thay thế của dự án sẽ không ảnh hưởng đến tính khả thi của việc hoàn thành hành động STREAM-5.</u>



Loại hành động <sup>1</sup>	Tuyên bố hành động <sup>2</sup>	Chức năng <sup>3</sup>	Đánh giá khả năng xung đột
Quản lý	LM-2. Khi thay thế các cống nhỏ, đảm bảo rằng cống có đầy tự nhiên và đủ lớn để các loài thú lớn hơn như hươu và sư tử núi có thể đi qua, nếu khả thi. Các cống phải cung cấp sự di chuyển trực tiếp từ bên này sang bên kia đường và đảm bảo rằng cống có thể nhìn thấy các loài mục tiêu (nghĩa là không che khuất lối vào bằng thảm thực vật). Cài đặt hàng rào hoặc các tính năng khác sẽ hướng động vật hoang dã về phía cống hoặc nơi băng qua đường an toàn khác trong vòng 20 năm triển khai đầu tiên.	S	BIO-IA MF # 25 sẽ cung cấp sự bảo vệ tương đương trong phạm vi dự án cho từng phương án. Việc lắp đặt các cấu trúc lối đi cho động vật hoang dã, kết hợp với việc thực hiện các Biện pháp giảm thiểu BIO-MM# 77a, BIO-MM#77b, BIO-MM#78 và BIO-MM#79, sẽ ngăn chặn các tác động có thể xảy ra đối với đường đi của động vật hoang dã, vì vậy không có khả năng xung đột với hành động LM-2.
Quản lý	LM-3. Nếu có thể về mặt kết cấu, hãy thay thế các cống bằng các cầu có nhịp tự do để đảm bảo động vật hoang dã di chuyển tự do dưới lòng đường.	S	BIO-IA MF # 25 sẽ cung cấp sự bảo vệ tương đương trong phạm vi dự án cho từng phương án. Việc lắp đặt các cấu trúc lối đi cho động vật hoang dã, kết hợp với việc thực hiện các Biện pháp giảm thiểu BIO-MM# 77a, BIO-MM#77b, BIO-MM#78 và BIO-MM#79, sẽ ngăn chặn các tác động có thể xảy ra đối với đường đi của động vật hoang dã, vì vậy không có khả năng xung đột với hành động LM-3.
Quản lý	LM-4. Đảm bảo rằng việc loại bỏ rào cản ở giữa và/hoặc các lỗ ở giữa được coi là các giải pháp thay thế trong quá trình thiết kế dự án.	S	BIO-IA MF # 25 sẽ cung cấp sự bảo vệ tương đương trong phạm vi dự án cho từng phương án. Việc lắp đặt các cấu trúc lối đi cho động vật hoang dã, kết hợp với việc thực hiện các Biện pháp giảm thiểu BIO-MM# 77a, BIO-MM#77b, BIO-MM#78 và BIO-MM#79, sẽ ngăn chặn các tác động có thể xảy ra đối với đường đi của động vật hoang dã, vì vậy không có khả năng xung đột với hành động LM-4.
Quản lý	LM-5. Loại bỏ các hàng rào phân cách hoặc đục lỗ các đoạn của hàng rào phân cách dọc theo các tuyến đường để cải thiện việc giao cắt thành công với động vật hoang dã và lắp đặt hàng rào hoặc các tính năng khác để hướng động vật hoang dã đến những đoạn mở đó trong vòng 20 năm đầu thực hiện. Sử dụng nghiên cứu khả thi để xác định vị trí và độ dài của việc dỡ bỏ rào cản.	S	BIO-IA MF # 25 sẽ cung cấp sự bảo vệ tương đương trong phạm vi dự án cho từng phương án. Việc lắp đặt các cấu trúc lối đi cho động vật hoang dã, kết hợp với việc thực hiện các Biện pháp giảm thiểu BIO-MM# 77a, BIO-MM#77b, BIO-MM#78 và BIO-MM#79, sẽ ngăn chặn các tác động có thể xảy ra đối với đường đi của động vật hoang dã, vì vậy không có khả năng xung đột với hành động LM-5.

Loại hành động <sup>1</sup>	Tuyên bố hành động <sup>2</sup>	Chức năng <sup>3</sup>	Đánh giá khả năng xung đột
Quản lý	POND-3. Trồng các thảm thực vật nổi bản địa xung quanh chu vi và trong các ao và vùng đầm lầy.	S	<u>Nếu hành động này được thực hiện trong các khu đất dự trữ bảo tồn chịu các tác động trực tiếp của dự án, thì việc giảm thiểu đền bù cho những tác động đó sẽ giải quyết được BIO-IA MF # 5 và BIO-IA MF # 6 sẽ cung cấp sự bảo vệ tương đương trong phạm vi dự án cho mỗi phương án, vì vậy không có</u> khả năng xung đột với hành động POND-3.
Quản lý	STREAM-2. Trồng và/hoặc gieo hạt trong thảm thực vật ven sông ít và phát triển quá mức trong vòng 15 feet tính từ mép của kênh dòng chảy thấp để tạo ra sự đa dạng về cấu trúc, cung cấp lớp phủ trên cao và nhiệt độ nước vừa phải tại tất cả các địa điểm phục hồi ven sông.	S	<u>Nếu hành động này được thực hiện trong các khu đất dự trữ bảo tồn chịu các tác động trực tiếp của dự án, thì việc giảm thiểu đền bù cho những tác động đó sẽ giải quyết được BIO-IA MF # 5 và BIO-IA MF # 6 sẽ cung cấp sự bảo vệ tương đương trong phạm vi dự án cho mỗi phương án, vì vậy không có</u> khả năng xung đột với hành động STREAM-2.
Quản lý	STREAM-3. Trồng và/hoặc gieo hạt trong thảm thực vật ven sông bản địa ở những khoảng trống trong các hành lang ven sông hiện có, hoặc tái thiết lập các hành lang ven sông lịch sử hoặc đã xuống cấp một số nơi, để thúc đẩy tính liên tục trong các vùng đất bảo tồn.	S	<u>Nếu hành động này được thực hiện trong các khu đất dự trữ bảo tồn chịu các tác động trực tiếp của dự án, thì việc giảm thiểu đền bù cho những tác động đó sẽ giải quyết được BIO-IA MF # 5 và BIO-IA MF # 6 sẽ cung cấp sự bảo vệ tương đương trong phạm vi dự án cho mỗi phương án, vì vậy không có</u> khả năng xung đột với hành động STREAM-3.

<sup>1</sup> Các loại hành động là Mua lại, nhằm mục đích mua lại một số vùng đất nhất định để bảo tồn; hoặc Quản lý, quy định cách quản lý các khu đất bảo tồn đã thu hồi.

<sup>2</sup> Tuyên bố nguyên văn về hành động, lấy từ SCVHP.

<sup>3</sup> Chức năng hành động, chỉ được định nghĩa trong phân tích này, bao gồm những chức năng sau:

A = Khát vọng; một hành động không có thông số định lượng về hiệu suất và do đó có thể đạt được ngay cả khi một số khu đất bị thu hồi cho các mục đích của Dự án.

P = Dựa trên kế hoạch; một hành động mà chỉ SCVHA mới có thể thực hiện được như một phần nhiệm vụ hành chính của họ.

Q = Định lượng; một hành động có các thông số hiệu suất định lượng và do đó, Dự án có khả năng xung đột với việc hoàn thành hành động.

S = Được chia sẻ; một hành động sẽ được thực hiện, dưới một cơ quan quản lý khác, nếu nó xảy ra trong phạm vi của Dự án.

CRLF = Môi trường sống cho ếch chân đỏ California

USFWS = Dịch Vụ Cá và Động Vật Hoang Dã Hoa Kỳ

SCVHP = Kế Hoạch Sinh Sống Của Santa Clara Valley

SCVHA = Cơ Quan Môi Trường Sống Ở Santa Clara Valley

**Bảng 2 Đánh Giá Xung Đột Tiềm Ẩn với Santa Clara Valley Greenprint**

Loại Hành Động	Tuyên Bố Về Mục Tiêu hoặc Chiến Lược	Đánh Giá Khả Năng Xung Đột
Mục tiêu	Bảo vệ và quản lý một hệ thống liên kết giữa các vùng đất hoang dã và các khu vực tự nhiên để hỗ trợ môi trường sống và các loài bản địa và đảm bảo khả năng chống chịu với môi trường thay đổi.	Mục tiêu không bao gồm các mục tiêu định lượng hoặc cụ thể về hiệu suất, do đó, các giải pháp thay thế của dự án chỉ có khả năng mâu thuẫn với việc đạt được mục tiêu nếu có mâu thuẫn với một trong các Chiến Lược Bảo Vệ Các Vùng Đất Hoang Dã và Tự Nhiên được liệt kê trong bảng này.
Chiến lược	1. Tập trung các nỗ lực bảo tồn đất ở các khu vực quan trọng đối với khả năng tồn tại lâu dài của các loài bản địa và các cộng đồng sinh vật cũng như các dịch vụ hệ sinh thái mà chúng cung cấp.	Không có lĩnh vực trọng tâm cụ thể nào được đặt tên và không có mục tiêu định lượng hoặc đo lường nào được đặt tên theo chiến lược này. Ở những nơi khác, Greenprint xác định các cộng đồng tự nhiên cần quan tâm. Về các tác động tiềm tàng từ các giải pháp thay thế dự án, Greenprint và SCVHP bao gồm các lĩnh vực ảnh hưởng tiềm năng giống nhau, ngoại trừ một khu vực nhỏ trong Thành phố Gilroy không thuộc thẩm quyền của SCVOSA. <u>Vì trong phạm vi phân tích các tác động của SCVHP đối với các cộng đồng tự nhiên (Bảng 1) không tìm thấy bất kỳ xung đột tiềm ẩn nào được xác định, nên cũng sẽ không có xung đột giữa các giải pháp thay thế của dự án và Chiến lược 1. Các phương pháp tiếp cận để đánh giá và giải quyết những xung đột đó được xác định trong Bảng 1.</u>
Chiến lược	3. Bảo vệ và duy trì các kết nối giữa các lô đất trống lớn để ngỏ để cung cấp các khối sinh cảnh lớn, đảm bảo các liên kết quan trọng và cung cấp khả năng chống chịu với khí hậu.	Các khu vực quan trọng đối với sự kết nối môi trường sống được xác định trên Hình 5 của Greenprint. Không có mục tiêu định lượng hoặc đo lường nào được đặt tên trong chiến lược này. Liên quan đến các tác động tiềm ẩn đối với kết nối, tất cả các lĩnh vực quan tâm được xác định trong Greenprint cũng được xác định trong SCVHP. <u>Vì phân tích tác động của SCVHP đối với kết nối môi trường sống (Bảng 1) cho thấy rằng việc xác định cuối cùng về khả năng xảy ra xung đột phải chờ kết luận của việc phân tích ảnh hưởng của mức độ dự án đối với kết nối, việc xác định khả năng xảy ra xung đột giữa các lựa chọn thay thế của dự án và Chiến lược 3 phải cũng đang chờ kết luận của phân tích đó Tác động và giảm thiểu những tác động đó được xác định trong EIR / EIS cuối cùng. Tác động ít hơn đáng kể sau khi giảm thiểu, do đó ít có khả năng xảy ra xung đột với Chiến lược 3. Trong phạm vi xung đột xảy ra, các cơ quan liên quan đến Santa Clara Valley Greenprint sẽ tham gia vào quá trình thực hiện các biện pháp giảm thiểu cần thiết đối với các tác động liên quan đến động vật hoang dã.</u>

Nguồn: Santa Clara Valley Open Space Authority 2014

SCVHP = Kế Hoạch Sinh Sống Của Thung Lũng Santa Clara

SCVOSA = Cơ Quan Có Thẩm Quyền Đất Lộ Thiên Vùng Santa Clara Valley

**Bảng 3 Đánh giá xung đột tiềm năng với mối liên kết cảnh quan Coyote Valley**

Loại Hành Động	Tuyên bố về Mục tiêu, Nguyên tắc Thiết kế hoặc Đề xuất Sửa đổi chỗ Giao cắt	Đánh Giá Khả Năng Xung Đột
Mục tiêu	Bảo vệ vĩnh viễn kết nối môi trường sống cho các loài trên cạn và dưới nước.	Mục tiêu không bao gồm các mục tiêu định lượng hoặc các mục tiêu cụ thể khác về hiệu suất. Các giải pháp thay thế của dự án chỉ có khả năng xung đột với việc đạt được mục tiêu nếu có mâu thuẫn với một trong các Nguyên tắc thiết kế liên quan hoặc các điểm giao cắt cho động vật hoang dã được đề xuất (được liệt kê dưới đây trong bảng này). Hơn nữa, theo các <u>Biện pháp Giảm thiểu BIO-MM # 10, BIO-MM # 77a và BIO-MM # 77b</u> , các tổ chức liên quan đến Mối liên kết Cảnh quan Coyote Valley sẽ tham gia vào việc giảm thiểu dự án được thực hiện để giải quyết các tác động đáng kể của dự án đối với kết nối môi trường sống của động vật hoang dã.
Mục tiêu	Cung cấp môi trường sống phân tán và sinh sống cho cộng đồng các loài đầy đủ, bao gồm cả các loài nhạy cảm, cũng có thể tạo điều kiện thuận lợi cho việc di cư hàng ngày và theo mùa, cũng như thay đổi phạm vi dài hạn khi các loài thích nghi với khí hậu thay đổi.	Mục tiêu không bao gồm các mục tiêu định lượng hoặc các mục tiêu cụ thể khác về hiệu suất. Các giải pháp thay thế của dự án chỉ có khả năng xung đột với việc đạt được mục tiêu nếu có mâu thuẫn với một trong các Nguyên tắc thiết kế liên quan hoặc các điểm giao cắt cho động vật hoang dã được đề xuất (được liệt kê dưới đây trong bảng này). Hơn nữa, theo <u>Biện pháp Giảm thiểu BIO-MM # 10</u> , các tổ chức liên quan đến Mối liên kết Cảnh quan Coyote Valley sẽ tham gia vào các dự án giảm thiểu tác động được thực hiện để giải quyết các tác động đáng kể của dự án đối với môi trường sống của động vật hoang dã.
Mục tiêu	Tạo điều kiện cho phạm vi phân loại và hội giữa các dãy núi, ngay cả những dãy núi hiện không có trong khu vực nhưng có thể tồn tại trong tương lai khi sự phân bố dời chuyển của các loài để ứng phó với biến đổi khí hậu.	Mục tiêu không bao gồm các mục tiêu định lượng hoặc các mục tiêu cụ thể khác về hiệu suất. Các giải pháp thay thế của dự án chỉ có khả năng xung đột với việc đạt được mục tiêu nếu có mâu thuẫn với một trong các Nguyên tắc thiết kế liên quan hoặc các điểm giao cắt cho động vật hoang dã được đề xuất (được liệt kê dưới đây trong bảng này). <u>Phân tích chưa xác định được tiềm năng đáng kể của dự án xung đột với mục tiêu này.</u>

Loại Hành Động	Tuyên bố về Mục tiêu, Nguyên tắc Thiết kế hoặc Đề xuất Sửa đổi chỗ Giao cắt	Đánh Giá Khả Năng Xung Đột
Mục tiêu	Bảo vệ, mở rộng và kết nối các bản vá môi trường sống theo cách giảm thiểu các hiệu ứng cạnh.	Mục tiêu không bao gồm các mục tiêu định lượng hoặc các mục tiêu hiệu suất cụ thể khác để đánh giá hiệu quả của dự án. Các giải pháp thay thế của dự án chỉ có khả năng xung đột với việc đạt được mục tiêu nếu có mâu thuẫn với một trong các Nguyên tắc thiết kế liên quan hoặc các điểm giao cắt với động vật hoang dã được đề xuất (được liệt kê dưới đây trong bảng này). Hơn nữa, theo các <u>Biện pháp Giảm thiểu BIO-MM # 10, BIO-MM # 77a và BIO-MM # 77b, các tổ chức liên quan đến Mỗi liên kết Cảnh quan Coyote Valley sẽ tham gia vào việc giảm thiểu dự án được thực hiện nhằm giải quyết các tác động đáng kể của dự án đối với môi trường sống và nối kết môi trường sống của động vật hoang dã.</u>
Mục tiêu	Ngăn chặn sự phân mảnh trong mỗi liên kết từ việc sử dụng đất không tương thích trong tương lai (ví dụ: phát triển đô thị, các dự án giao thông, v.v.).	Mục tiêu không bao gồm các mục tiêu định lượng hoặc các mục tiêu hiệu suất cụ thể khác để đánh giá hiệu quả của dự án. Các giải pháp thay thế của dự án chỉ có khả năng xung đột với việc đạt được mục tiêu nếu có mâu thuẫn với một trong các Nguyên tắc thiết kế liên quan hoặc các điểm giao cắt với động vật hoang dã được đề xuất (được liệt kê dưới đây trong bảng này). Hơn nữa, theo các <u>Biện pháp Giảm thiểu BIO-MM # 10, BIO-MM # 77a và BIO-MM # 77b, các tổ chức liên quan đến Mỗi liên kết Cảnh quan Coyote Valley sẽ tham gia vào việc giảm thiểu dự án được thực hiện nhằm giải quyết các tác động đáng kể của dự án đối với môi trường sống và nối kết môi trường sống của động vật hoang dã.</u>



Loại Hành Động	Tuyên bố về Mục tiêu, Nguyên tắc Thiết kế hoặc Đề xuất Sửa đổi chỗ Giao cắt	Đánh Giá Khả Năng Xung Đột
Mục tiêu	<p>Sử dụng các nguyên tắc lập kế hoạch về khả năng phục hồi của cảnh quan cho tính bền vững (Beller et al. 2015) trong một hệ sinh thái đô thị trước một tương lai thay đổi và không chắc chắn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kết hợp nhiều nhất có thể sự đa dạng, phức tạp và kết nối của địa hình trên cạn và dưới nước.</li> <li>▪ Cung cấp dư thừa các yếu tố (cả loại môi trường sống và chỗ giao cắt an toàn).</li> <li>▪ Xem xét sinh thái lịch sử để hiểu các yếu tố thúc đẩy của bối cảnh.</li> <li>▪ Cung cấp không gian cho các quá trình tự nhiên năng động (ví dụ như lũ lụt) để hoạt động.</li> <li>▪ Phát triển dự án ở quy mô mà tại đó các quy trình cảnh quan có thể hoạt động có ý nghĩa.</li> </ul>	<p>Mục tiêu không bao gồm các mục tiêu định lượng hoặc các mục tiêu hiệu suất cụ thể khác để đánh giá hiệu quả của dự án. Các giải pháp thay thế của dự án chỉ có khả năng xung đột với việc đạt được mục tiêu nếu có mâu thuẫn với một trong các Nguyên tắc thiết kế liên quan hoặc các điểm giao cắt với động vật hoang dã được đề xuất (được liệt kê dưới đây trong bảng này). Hơn nữa, theo các Biện Pháp Giảm Thiểu BIO-MM#10, BIO-MM#77a và BIO-MM #77b, các tổ chức liên quan đến Mỗi Liên Kết Cảnh quan Coyote Valley sẽ tham gia vào việc giảm thiểu dự án được thực hiện nhằm giải quyết các tác động đáng kể của dự án đối với môi trường sống và nối kết môi trường sống của động vật hoang dã.</p>
Nguyên tắc thiết kế	Duy trì một vùng đất hoang rộng lớn.	<p>Nguyên tắc thiết kế có bản chất là định tính và không cung cấp các mục tiêu hoạt động cụ thể để đánh giá hiệu quả của dự án. Các giải pháp thay thế của dự án chỉ có khả năng xung đột với việc đạt được mục tiêu nếu có mâu thuẫn với một trong các Nguyên tắc thiết kế liên quan hoặc các điểm giao cắt với động vật hoang dã được đề xuất (được liệt kê dưới đây trong bảng này). Mặc dù dự án có khả năng mâu thuẫn với nguyên tắc thiết kế này do các tác động đáng kể đến kết nối môi trường sống của động vật hoang dã (Impact BIO # 43), những tác động đó ít hơn đáng kể với việc giảm thiểu. Hơn nữa, theo các Biện Pháp Giảm Thiểu BIO-MM#10, BIO-MM#77a và BIO-MM #77b, các tổ chức liên quan đến Mỗi liên kết Cảnh quan Coyote Valley sẽ tham gia vào việc thiết kế và thi hành giảm thiểu bắt buộc.</p>

Loại Hành Động	Tuyên bố về Mục tiêu, Nguyên tắc Thiết kế hoặc Đề xuất Sửa đổi chỗ Giao cắt	Đánh Giá Khả Năng Xung Đột
Nguyên tắc thiết kế	Bảo vệ giai đoạn của tự nhiên - các khu vực ít bị chia cắt nhất, các vùng đất được bảo vệ hiện có và sự đa dạng địa hình nhiều nhất cũng như sự phức tạp về địa hình và thủy văn	Nguyên tắc thiết kế mang tính chất định tính và không cung cấp các mục tiêu hoạt động cụ thể. <u>Mặc dù dự án có khả năng mâu thuẫn với nguyên tắc thiết kế này do các tác động đáng kể đến kết nối môi trường sống của động vật hoang dã (Impact BIO#43), những tác động đó ít hơn đáng kể với việc giảm thiểu. Hơn nữa, theo các Biện Pháp Giảm Thiểu BIO-MM#10, BIO-MM#77a và BIO-MM #77b, các tổ chức liên quan đến Mối liên kết Cảnh quan Coyote Valley sẽ tham gia vào việc thiết kế và thi hành giảm thiểu bắt buộc. Các giải pháp thay thế của dự án chỉ có khả năng xung đột với việc đạt được nguyên tắc thiết kế nếu có mâu thuẫn với một trong các điểm giao cắt với động vật hoang dã được đề xuất được liệt kê dưới đây trong bảng này.</u>
Nguyên Tắc Thiết Kế	Khôi phục các vùng đất ngập nước ngọt và một chế độ thủy văn tự nhiên hơn.	Nguyên tắc thiết kế mang tính chất định tính và không cung cấp các mục tiêu hoạt động cụ thể. <u>Các giải pháp thay thế của dự án chỉ có khả năng xung đột với việc đạt được nguyên tắc thiết kế nếu có mâu thuẫn với một trong các điểm giao cắt với động vật hoang dã được đề xuất được liệt kê dưới đây trong bảng này. Mặc dù dự án có khả năng mâu thuẫn với nguyên tắc thiết kế này do nhiều tác động thủy văn, tác động đến tài nguyên đất ngập nước và tác động đến môi trường sống của thực vật và động vật hoang dã phụ thuộc vào đất ngập nước và chế độ thủy văn, nhưng tất cả các tác động đó đều ít hơn đáng kể hoặc ít hơn đáng kể với giảm nhẹ. Căn cứ theo Biện pháp giảm thiểu BIO-MM#10, được kích hoạt bởi tất cả các tác động đòi hỏi phải có biện pháp giảm thiểu đền bù đối với thực vật hoặc động vật hoang dã, các tổ chức liên quan đến Mối Liên Kết Cảnh Quan Coyote Valley sẽ tham gia vào việc thiết kế các biện pháp giảm thiểu cần thiết.</u>
Nguyên Tắc Thiết Kế	Khôi phục một bức tranh khảm của các cộng đồng tự nhiên dọc theo đáy thung lũng, đặc biệt là môi trường sống hiếm có bổ sung cho các vùng đất ngập nước, chẳng hạn như Valley oak woodlands và savanna.	Nguyên tắc thiết kế mang tính chất định tính và không cung cấp các mục tiêu hoạt động cụ thể. <u>Mặc dù dự án có khả năng mâu thuẫn với nguyên tắc thiết kế này do loại bỏ các loại môi trường sống nhạy cảm, những tác động đó đều ít hơn đáng kể hoặc ít hơn đáng kể với việc giảm thiểu. Căn cứ vào biện pháp giảm thiểu BIO-MM #10, được kích hoạt bởi tất cả các tác động yêu cầu giảm thiểu đền bù đối với thực vật hoặc động vật hoang dã, các tổ chức liên quan đến Mối Liên Kết Cảnh Quan Coyote Valley sẽ tham gia vào việc thiết kế các biện pháp giảm thiểu cần thiết. Các giải pháp thay thế của dự án chỉ có khả năng xung đột với việc đạt được nguyên tắc thiết kế nếu có mâu thuẫn với một trong các điểm giao cắt với động vật hoang dã được đề xuất được liệt kê dưới đây trong bảng này.</u>

Loại Hành Động	Tuyên bố về Mục tiêu, Nguyên tắc Thiết kế hoặc Đề xuất Sửa đổi chỗ Giao cắt	Đánh Giá Khả Năng Xung Đột
Nguyên Tắc Thiết Kế	Cải thiện tính thấm trong suốt mối liên kết bằng cách duy trì càng nhiều không gian mở càng tốt và hạn chế phát triển đô thị hơn nữa.	Các điểm giao cắt chuyên dụng và các tính năng thiết kế dự án nhằm giảm thiểu sự phân mảnh tại các mối liên kết trong Coyote Valley. <u>Mặc dù dự án có tiềm năng mâu thuẫn với nguyên tắc thiết kế này do mất môi trường sống, suy thoái và chia cắt, những tác động đó đều ít hơn đáng kể hoặc ít hơn đáng kể với việc giảm thiểu.</u> Theo các Biện Pháp Giảm Thiểu BIO-MM#10, BIO-MM#77a, và BIO-MM #77b, các tổ chức liên quan đến Mối Liên Kết Cảnh Quan Coyote Valley sẽ tham gia vào việc thiết kế và thi hành giảm thiểu bắt buộc.
Nguyên Tắc Thiết Kế	Tăng số lượng các kết nối chiến lược được thiết kế qua các rào cản quan trọng hơn.	Các điểm giao cắt chuyên dụng và các tính năng thiết kế dự án nhằm giảm thiểu sự phân mảnh tại các mối liên kết trong Coyote Valley và có thể góp phần vào <u>khắc phục các rào cản hiện có; Đặc biệt, hiện tại không có động vật hoang dã giao cắt với Đường Monterey và hành lang đường sắt liên kề, trong khi dự án sẽ lắp đặt nhiều giao cắt trong khu vực đó.</u> Hơn nữa, theo các Biện Pháp Giảm Nhẹ BIO-MM#77a và BIO-MM#77b, các tổ chức tham gia vào Mối liên kết cảnh quan Coyote Valley sẽ tham gia vào việc thiết kế, giám sát và quản lý thích ứng các giao cắt này.
Nguyên Tắc Thiết Kế	Sử dụng quy hoạch cảnh quan đa lợi ích để đảm bảo các hành động tối đa hóa lợi ích công cộng đồng thời bảo vệ các giá trị độc đáo.	Nguyên tắc thiết kế mang tính chất định tính, không đưa ra các mục tiêu hoạt động cụ thể và không xác định tiêu chí cho một “khu vực hoang dã rộng lớn”. <u>Các giải pháp thay thế của dự án chỉ có khả năng xung đột với việc đạt được nguyên tắc nếu có xung đột với một trong các sửa đổi giao cắt được đề xuất để bảo vệ kết nối môi trường sống được liệt kê trong bảng này.</u>

Nguồn: Cơ Quan Không Gian Mở Santa Clara Valley 2017

SCVOSA = Cơ Quan Có Thấm Quyền Đất Lộ Thiên Vùng Santa Clara Valley

CVLL = Liên Kết Cảnh Quan Coyote Valley

### 20.7.8 SJM-Response-BIO-8: Tác Động Đến Sự Di Chuyển của Động Vật Hoang Dã ở Khu Vực Western Pacheco Pass

*Một số nhà bình luận khẳng định rằng có những tác động tích lũy và cấp dự án đáng kể đối với sự di chuyển của động vật hoang dã, đặc biệt là đối với sự di chuyển của sư tử núi và kết nối di truyền, vẫn không bị suy giảm hoặc được giảm thiểu một cách không đầy đủ.*

Dự thảo EIR/EIS và Dự thảo sửa đổi/ Bổ sung EIR/EIS đã mô tả một số tác động đáng kể từ xây dựng và các hoạt động đến sự di chuyển của động vật hoang dã (và kết nối di truyền). Tác động BIO#42 mô tả các tác động từ sự gián đoạn tạm thời của đời sống hoang dã và sự di chuyển của động vật hoang dã, Tác động BIO#43 mô tả các tác động vĩnh viễn đối với sự di chuyển của động vật hoang dã khi có hướng dẫn, Tác động BIO#44 mô tả các tác động đối với sự di chuyển của động vật hoang dã do tiếng ồn ngắt quãng trong quá trình hoạt động, Tác động BIO#46 đã mô tả các tác động đối với sự di chuyển của động vật hoang dã do rối loạn thị giác và Tác động BIO#47 đã mô tả các tác động đối với sự di chuyển của động vật hoang dã từ ánh sáng không

liên tục và cố định vào ban đêm. Mỗi tác động trong số này được phát hiện là đáng kể trước khi giảm thiểu nhưng được giảm xuống mức độ ít hơn đáng kể thông qua việc sử dụng các biện pháp giảm thiểu khác nhau, được mô tả chi tiết trong Phần 3.7.8, Các biện pháp giảm thiểu, của Dự thảo EIR/EIS và Dự thảo sửa đổi/Bổ sung EIR/EIS. Phần 3.19, Tác Động Tích Lũy, cho thấy rằng các tác động tích lũy đối với sự di chuyển của động vật hoang dã là đáng kể, đóng góp của dự án là đáng kể theo CEQA nhưng với việc giảm thiểu, đóng góp của dự án cho các rào cản tích lũy đối với sự di chuyển của động vật hoang dã sẽ ít hơn đáng kể.

Một số nhà bình luận ghi nhận một nghiên cứu chuyển động gần đây đối với nai sừng tấm ở khu vực phía đông Pacheco Pass, quan sát động vật hoang dã (bao gồm cả sư tử núi) tại các chỗ giao cắt cụ thể ở phía đông và phía tây Pacheco Pass, và sự tài trợ của Ban bảo tồn động vật hoang dã nhằm hỗ trợ các kế hoạch của SCVHA nhằm cải thiện các tuyến đường giao cắt với động vật hoang dã dưới SR 152 ở phía tây Pacheco Pass gần Khu Bảo Tồn Pacheco Creek. Các nhà bình luận thường khẳng định rằng các tác động tiềm tàng đối với dòng gen hoặc kết nối di truyền giữa các quần thể sư tử núi miền trung bờ biển phía bắc và bờ biển miền trung từ cả hoạt động xây dựng và vận hành vẫn còn đáng kể, ngay cả sau khi kết hợp các biện pháp giảm thiểu bổ sung trong Dự thảo sửa đổi/Bổ sung EIR/ EIS, và rằng việc giảm thiểu bổ sung cần được xem xét. Ngoài ra, các nhà bình luận khẳng định rằng những tác động đáng kể từ thời gian xây dựng xung quanh công đường hầm sẽ ngăn cản hoặc làm giảm đáng kể sự di chuyển của sư tử núi ở phía đông Pacheco Pass trong một số năm, rằng các thiết kế cho động vật hoang dã băng qua dưới đường ray ở phía đông Pacheco Pass không đủ để cung cấp cho sự di chuyển của sư tử núi dưới đường ray, và việc giảm thiểu bổ sung cũng cần được xem xét đối với những tác động này.

Một số nhà bình luận nói chung nhận xét rằng nên xem xét giảm thiểu bổ sung nhưng không cụ thể về loại giảm thiểu. Một số nhà bình luận đã đưa ra các đề xuất biện pháp giảm thiểu cụ thể bổ sung, bao gồm thay đổi thiết kế đối với các chỗ băng qua của động vật hoang dã được chỉ định ở phần phía tây của Tiểu Khu Pacheco Pass (thí dụ, gần Casa de Fruta) để tăng cường chức năng và việc sử dụng của sư tử núi và các loài khác; hoặc thiết kế các thay đổi để bao gồm các đường ray HSR; tăng cường các khu vực và/hoặc điểm giao cắt với động vật hoang dã theo SR 152 (ví dụ, thu mua thêm đất đai hoặc lấp đặt hàng rào phễu và gờ sinh vật); và tài trợ cho một “cây cầu trên đất liền” (thí dụ, chỗ băng qua chuyển dụng phía trên cho một loài động vật hoang dã) qua SR 152. Cơ quan có thẩm quyền đã phối hợp thiện chí với các bên liên quan đến động vật hoang dã địa phương trong thời gian gần đây và thông qua nhiều cuộc họp trong vài năm qua; tuy nhiên, việc liệt kê sư tử núi theo Đạo luật về các loài nguy cấp của California và sự hiểu biết nhiều hơn về tầm quan trọng của kết nối di truyền đối với khả năng phục hồi của quần thể địa phương tạo nên bối cảnh xem xét giảm thiểu bổ sung của Cơ quan có thẩm quyền. Do đó, Cơ quan đã đánh giá các biện pháp bổ sung do các nhà bình luận đề xuất về tính khả thi và sau đó thực hiện một số thay đổi đối với các biện pháp giảm thiểu trong EIR/ EIS cuối cùng trên cơ sở đó, như được mô tả bên dưới.

Biện pháp đầu tiên được đề xuất là thay thế nhiều cống (chỗ băng qua cho động vật hoang dã) theo quy định của BIO-MM#78 bằng “các đoạn ngắn của cầu có nhịp hõ hoặc đường sắt trên cao trong các đoạn kề của tuyến ở dốc phía tây của Pacheco Pass” để thúc đẩy sự di chuyển của megafauna như sư tử núi, nai sừng tấm và hươu. Trước đây, Cơ quan có thẩm quyền đã thảo luận về việc giảm thiểu được đề xuất này với SCVHA và giải thích rằng khu vực này có khả năng xảy ra bất ổn địa chất, điều này làm hạn chế các phương án thiết kế. Trong giai đoạn thiết kế ban đầu, Cơ quan chức năng đã đánh giá khu vực cho loại đường dẫn thích hợp, xem xét thông tin có sẵn về khả năng mất ổn định địa chất của khu vực và xác định rằng đường sắt trên cao (cầu cạn) là không khả thi nếu không có đánh giá địa kỹ thuật bổ sung để đảm bảo an toàn và an ninh của đường sắt. Do đó, Cơ quan có thẩm quyền đã đề xuất hồ sơ kề ở khu vực này trong Dự thảo EIR/EIS, phù hợp với các yêu cầu của chúng tôi để đảm bảo độ tin cậy, an toàn và bảo mật của thiết kế dự án. Dự thảo EIR/EIS đã đánh giá và công nhận các tác động tiềm tàng đối với sự di chuyển của động vật hoang dã trong khu vực này theo Impact BIO#43, và do đó, Cơ quan chức năng đã đánh giá việc bố trí một số điểm băng qua dành riêng cho động vật hoang dã trong khu vực và xác định rằng chúng khả thi và giảm thiểu phù hợp để giảm tác động của dự án ở mức độ ít hơn đáng kể. Những chỗ băng qua dành riêng cho động vật hoang dã này đã được đưa vào Dự thảo EIR/EIS với tên gọi BIO-MM#78. Cơ quan đã đánh giá việc giảm thiểu được đề xuất một lần nữa theo các ý kiến nhận được về Dự thảo EIR/EIS và Dự thảo sửa đổi/Bổ sung EIR/EIS và đã xác định rằng việc sử dụng các nhịp cầu ngắn hoặc đường sắt trên



cao vẫn không khả thi dựa trên thông tin có sẵn tại thời điểm này, mà không cần điều tra địa kỹ thuật bổ sung và thông tin để đảm bảo độ tin cậy, an toàn và bảo mật. Tuy nhiên, Cơ quan chức năng cũng công nhận những lợi ích mà các khoảng hở lớn hơn trên đường ray có thể mang lại cho sự di chuyển của động vật hoang dã và do đó đã sửa đổi BIO-MM#78, Thiết Lập Các Điểm Băng Qua cho Động Vật Hoang Dã Tại Kè ở Dốc phía Tây của Pacheco Pass, trong EIR/EIS Cuối cùng để yêu cầu bổ sung Các nghiên cứu địa kỹ thuật nhằm đánh giá việc thay thế các chỗ băng qua bên dưới của đồi sống hoang dã theo kế hoạch bằng các đoạn cầu ngắn có nhịp hở hoặc việc thay thế toàn bộ hoặc một số đoạn kè (tạo ra rào cản tiềm năng đối với sự di chuyển và nhu cầu băng qua bên dưới của đồi sống hoang dã cần thiết) bằng các cầu cạn (mà được coi là có thể thấm nhuần vào sự di chuyển của động vật hoang dã), nếu khả thi. Như đã lưu ý trong biện pháp giảm thiểu được sửa đổi, khu vực này có khả năng xảy ra bất ổn địa chất và Cơ quan có thẩm quyền phải đánh giá tính khả thi của biện pháp thông qua các cuộc điều tra địa kỹ thuật chi tiết để đảm bảo an toàn và an ninh của đường sắt và hành khách. Chính quyền đã cam kết thực hiện các chỗ băng qua cho động vật hoang dã nhưng thay vào đó sẽ thực hiện các cầu nhịp hở hoặc cầu cạn như được nêu trong biện pháp này, nếu kết quả điều tra địa kỹ thuật cho thấy khả thi. Cơ quan đã bao gồm BIO-MM#80, một vùng bao quanh đường ray ở một đoạn giới hạn về mặt địa lý của Khu vực Chim Quan trọng GEA, và không đề xuất thêm các vùng bao quanh đường ray; sự giảm thiểu bao gồm trong EIR/EIS cuối cùng để giải quyết các tác động của ánh sáng và tiếng ồn ảnh hưởng tới động vật hoang dã được thảo luận trong SJM-Response-BIO-5. Thứ hai, các nhà bình luận thường cho rằng các tác động tạm thời, lâu dài và tích lũy tại Khu Bảo Tồn Pacheco Creek và các điểm băng qua cho động vật hoang dã theo SR 152 tại Khu bảo tồn từ việc xây dựng cổng đường hầm tiếp giáp với Khu bảo tồn sẽ có những tác động đáng kể và cần phải xem xét thêm việc giảm thiểu. Các nhà bình luận thường gợi ý rằng “Cơ quan có thẩm quyền xác định các cơ hội cho Dự án để tăng cường các khu vực lân cận và các cơ hội di chuyển bao gồm khôi phục hoặc tăng cường hành lang động vật hoang dã như là các chiến lược giảm thiểu tiềm năng” hoặc Cơ quan chức năng “sửa đổi các hành lang giao thông lân cận.” Các nhà bình luận cũng đưa ra các đề xuất giảm thiểu cụ thể theo một ý tưởng tương tự nhưng cụ thể hơn: việc tài trợ và xây dựng một “cây cầu trên đất liền” trong khu vực để tạo điều kiện thuận lợi cho việc di chuyển động vật hoang dã trên SR 152, một rào cản đáng kể đối với sự di chuyển của động vật hoang dã trong khu vực. Cơ quan đã xem xét và đánh giá các ý kiến này và đề xuất các biện pháp giảm thiểu và đã áp dụng BIO-MM # 79b để phản hồi, như được mô tả bên dưới.

Liên quan đến đề xuất để tăng cường các khu vực lân cận và các cơ hội di chuyển, Cơ quan đã đưa một biện pháp mới vào EIR/EIS Cuối cùng: BIO-MM#76b, Giảm Thiểu Tác Động Đến Sự Di Chuyển của Động Vật Hoang Dã ở Vùng Tây Pacheco Pass. Biện pháp này sẽ giúp giải quyết các tác động xây dựng tạm thời (3-5 năm) ở khu vực phía tây Pacheco Pass với các biện pháp tăng cường sự di chuyển tạm thời của động vật hoang dã. Chính quyền sẽ thiết lập các tuyến đường di chuyển dành riêng cho động vật hoang dã xung quanh hoặc qua khu vực xây dựng để tạo điều kiện thuận lợi cho việc di chuyển liên tục của động vật (bao gồm cả sư tử núi) trong quá trình xây dựng. Các khu vực di chuyển của động vật hoang dã sẽ được thiết lập giữa các vùng đất tự nhiên ở phía đông, tây và nam của khu vực xây dựng và các địa điểm băng qua của động vật hoang dã hiện có theo SR 152, ghi nhận những trở ngại đối với sự di chuyển của động vật hoang dã do hành lang vận chuyển SR 152 hiện có gây ra (Cơ quan chức năng không thể sửa đổi cơ sở của Caltrans). Các khu vực di chuyển sẽ được tạo ra bằng hàng rào tạm thời hoặc các bức tường chắn âm mờ để che chắn động vật hoang dã khỏi các hoạt động xây dựng dự án và “phễu” động vật hoang dã xung quanh hoặc qua các khu vực xây dựng. Cơ quan cũng đã đưa BIO-MM#P1 vào EIR/EIS cuối cùng, giải quyết các tác động ảnh hưởng tới động vật hoang dã, nông nghiệp và không gian mở thông qua cam kết của Cơ quan trong việc mua quyền địa dịch, tập trung vào Khu Vực Sinh Thái Đồng Cỏ.

Đối với đề xuất góp phần “khôi phục hoặc nâng cao hành lang” và “cầu nối trên đất liền,” Cơ quan có thẩm quyền đã xem xét những đề xuất này là khả thi và đã phát triển các biện pháp giảm thiểu bổ sung. Cơ quan đã bổ sung BIO-MM#79b, Cung Cấp Sự Di Chuyển Của Động Vật Hoang Dã Giữa Diablo Range và Inner Coast Range, trong EIR/EIS Cuối cùng, yêu cầu Cơ quan có thẩm quyền làm việc với các bên liên quan đến sự di chuyển của động vật hoang dã tại địa phương và các cơ quan khác để thực hiện việc băng ngang phía trên của động vật hoang dã nhằm cải thiện sự di chuyển và khả năng ngắm thú trong khu vực.



Cơ quan có thẩm quyền vẫn nhận thấy rằng các tác động đến sự di chuyển của động vật hoang dã đã được mô tả trong Dự thảo EIR/EIS và Dự thảo sửa đổi/Bổ sung EIR/EIS trong Phần 3.7 trong Tác động BIO#42 (Gián đoạn Tạm Thời Cho Sự Di Chuyển Của Động Vật Hoang Dã) và Tác động BIO#43 (Tác Động Vĩnh Viễn Đối Với Sự Di Chuyển của Động Vật Hoang Dã) có tiềm năng đáng kể trước khi giảm thiểu. Cơ quan đã sửa đổi BIO-MM#78 trong EIR/EIS Cuối cùng để cải thiện chức năng của biện pháp và giảm thiểu và bù đắp hơn nữa các tác động đáng kể tiềm ẩn được xác định trong Tác động BIO#43. Cơ quan cũng đã bao gồm hai biện pháp tinh chỉnh bổ sung trong EIR/EIS Cuối cùng, BIO-MM#76b và BIO-MM#79b, để giảm thiểu và bù đắp thêm các tác động có thể xảy ra được xác định trong Tác động BIO#42 và Tác động BIO#43. Cuối cùng, Cơ quan thừa nhận rằng việc xây dựng cổng đường hầm gần Khu bảo tồn Pacheco Creek có thể kéo dài từ 3 đến 5 năm, và, mặc dù được Cơ quan coi là tạm thời, các nhà bình luận đã lưu ý rằng họ coi việc xây dựng kéo dài thời gian này là thể hiện các tác động vĩnh viễn. Với bối cảnh đó, Cơ quan lưu ý rằng biện pháp mới BIO-MM#79b cũng sẽ cung cấp những lợi ích đáng kể trong việc giải quyết Tác động BIO#43. Với việc kết hợp các biện pháp giảm thiểu đã được sửa đổi và tập trung hơn này vào EIR/EIS Cuối cùng, tầm quan trọng của các tác động đến sự di chuyển của động vật hoang dã vẫn ít hơn đáng kể sau khi giảm thiểu, không thay đổi so với kết luận của Dự thảo EIR/EIS và Dự thảo sửa đổi/Bổ sung EIR/EIS. Như được mô tả trong Chương 3.19, Phần 3.19.6.6, biện pháp giảm thiểu bổ sung được xem xét và hiện được đưa vào EIR/EIS Cuối cùng cũng sẽ giảm hơn nữa các tác động tích lũy đáng kể đến sự di chuyển của động vật hoang dã và đặc biệt sẽ giảm tác động lên sự tử nui và các loài lớn khác. Xem xét việc giảm thêm các tác động tích lũy đến di chuyển động vật hoang dã, Cơ quan đã kết luận trong EIR/EIS Cuối cùng rằng sẽ không có sự đóng góp tích lũy đáng kể từ các giải pháp thay thế của Dự án đối với sự di chuyển của động vật hoang dã.

## 20.8 Các Phản Hồi Về Tiêu Chuẩn An Toàn và Bảo Mật

### 20.8.1 SJM-Response-SS-1: An Toàn Vượt Cấp

*Các nhà bình luận bày tỏ lo ngại rằng với Phương án 4, việc bổ sung các đoàn tàu HSR và tốc độ của các đoàn tàu HSR qua các giao cắt đồng cấp sẽ dẫn đến gia tăng tai nạn, thương tích và tử vong so với hiện trạng và ảnh hưởng đáng kể đến sự an toàn đối với phương tiện giao thông, xe đạp và người đi bộ sử dụng các đường giao cắt đồng cấp. Các nhà bình luận cũng đưa ra những nhận xét chi tiết về cấu hình cụ thể của từng đường giao nhau ở chỗ giao cắt đồng cấp được đề xuất.*

Phản hồi này thảo luận về an toàn tại chỗ giao cắt đồng cấp một cách riêng biệt cho hành lang đường sắt sẽ thuộc sở hữu của HSR so với hành lang đường sắt do Caltrain sở hữu. Khu vực sẽ thuộc sở hữu của HSR trong phản ứng này được gọi là “Hành lang HSR”, nằm ở phía nam của Control Point Lick, cách Ga Caltrain Tamien khoảng một dặm về phía nam. Hành lang thuộc sở hữu của Caltrain, được gọi là “Hành Lang Caltrain” ở phía bắc của Control Point Lick và tiếp tục về phía bắc đến rìa của phần dự án tại Scott Boulevard và sau đó đi tiếp đến San Francisco.

Các điều kiện an toàn hiện có, các quy định an toàn hiện có và các tác động an toàn của dự án HSR được phân tích trong Dự thảo EIR/EIS, Phần 3.11. Các tác động tiềm ẩn cụ thể liên quan đến việc đề xuất bổ sung các đoàn tàu HSR chuyển tuyến qua các giao cắt đồng cấp hiện có được thảo luận trong Tác động S&SS#12: Tiếp Xúc Thường Xuyên Với các Mối Nguy Liên Quan Đến Đường Sắt

Việc vận hành hệ thống HSR sẽ đáp ứng và/hoặc vượt quá các yêu cầu an toàn của liên bang cho các hoạt động tàu hỏa đối với tất cả các điểm giao cắt đồng cấp. Dự án sẽ nâng cấp tất cả các giao cắt đường sắt đồng cấp hiện có thông qua việc lắp đặt các cổng bốn góc (giảm khả năng xâm nhập của phương tiện), phân luồng ở những nơi không có (cũng làm giảm khả năng xâm nhập của phương tiện). Dự án cũng sẽ bao gồm việc tích hợp các chức năng cổng giao cắt đồng cấp với các tín hiệu giao thông lân cận nơi không có (tăng cường kiểm soát giao thông tiếp cận các điểm giao cắt), phát hiện xâm nhập (để cảnh báo các nhà điều hành đường sắt về sự xâm nhập tại các điểm giao cắt). Dự án cũng sẽ bao gồm hệ thống tín hiệu và điều khiển tàu tích

hợp (cho phép phản hồi thời gian thực giữa các máy dò mặt đất, người điều hành tàu và người điều hành hệ thống). Những cải tiến này được mô tả trong Chương 2, Các giải pháp thay thế. Như được mô tả trong Phần 3.11, An toàn và Bảo mật, dự án cũng bao gồm việc triển khai SS-IAMF#2 (Kế Hoạch Quản Lý An Toàn và An Ninh) và SS-IAMF#3: (Phân Tích Mối Nguy Hiểm). Với các đề xuất nâng cấp và triển khai IAMF, Dự thảo EIR/EIS kết luận rằng tác động an toàn liên quan đến các hoạt động băng qua đồng cấp sẽ ít hơn đáng kể theo CEQA và dự án sẽ không có tác động bất lợi đáng kể theo NEPA.

Các nghiên cứu (Cooper và Ragland 2012; FRA 2015) đã chỉ ra rằng một phần lớn các vụ tai nạn xảy ra tại các điểm giao cắt đồng cấp là do hành vi hoặc sự thiếu chú ý của người lái xe. FRA ước tính rằng 94 phần trăm các vụ va chạm giữa xe lửa-xe cộ có thể là do hành vi hoặc khả năng phán đoán kém của người lái xe (FRA 2015). Một nghiên cứu năm 2012 của Bộ Giao Thông California (Caltrans) chỉ ra rằng giải pháp quan trọng cho các vụ va chạm đường sắt là loại bỏ khả năng người lái xe tham gia vào quá trình ra quyết định có khả năng bị lỗi bằng cách khiến người lái xe khó khăn hơn khi vượt qua các cổng đã hạ thấp. Dải phân cách ở giữa và cổng có cánh tay dài hoặc cổng bốn góc phân tư đã được chứng minh là làm giảm khả năng xảy ra va chạm bằng cách loại bỏ hoặc ngăn cản đáng kể khả năng các phương tiện đi qua cổng hai góc phân tư. Việc bổ sung hệ thống cổng bốn góc phân tư đã được chỉ ra trong một nghiên cứu là giúp giảm 82 phần trăm khả năng xảy ra va chạm so với các điểm giao cắt đồng cấp chỉ với cổng hai góc phân tư (Cooper và Ragland 2012).

Phản thảo luận dưới đây mô tả các yêu cầu quy định của FRA liên quan đến đường giao cắt đồng cấp, điều kiện hiện có, những thay đổi đối với dịch vụ HSR, cải thiện an toàn trong phần HSR của dự án (bao gồm cổng bốn góc, dải phân cách, hệ thống điều khiển tàu tự động và tích hợp hoạt động tích hợp vượt rào, phát hiện chướng ngại vật, tín hiệu giao thông và ưu tiên tín hiệu, và tích hợp hoạt động vượt rào với hoạt động tín hiệu giao thông gần đó) và các khía cạnh an toàn của hoạt động trong phần hành lang Caltrain của dự án.

### **Yêu Cầu Của Cơ Quan Quản Lý Đường Sắt Liên Bang**

Các điểm giao cắt đường sắt đồng cấp được FRA quy định ở cấp liên bang. Các yêu cầu của liên bang (theo 49 C.F.R. Phần 213.307 và 213.347) như sau (FRA 2015):

- Đối với 110 dặm/giờ hoặc ít hơn, được phép ở chỗ giao cắt đồng cấp. Các tiểu bang và đường sắt hợp tác để xác định các thiết bị cảnh báo cần thiết, bao gồm băng hiệu chéo hình chữ x thụ động, đèn nhấp nháy, cổng hai góc phân tư (chỉ đóng các làn đường “đi vào”), cổng dài, rào chắn ở giữa và nhiều cách kết hợp khác nhau. Đèn và/hoặc cổng băng ngang được kích hoạt bằng các mạch điện được nối với đường ray (mạch đường ray). FRA ủng hộ cách tiếp cận theo địa điểm cụ thể để mỗi làn băng ngang đều được đánh giá riêng lẻ và được xử lý phù hợp.
- Với tốc độ 111–125 dặm/giờ, FRA chỉ cho phép băng ngang đường sắt nếu “hàng rào không thể xuyên thủng” chặn giao thông đường bộ khi tàu đến gần.
- Trên 125 dặm/giờ, không được phép băng qua đường sắt.

Đạo Luật Cải Thiện An Toàn Đường Sắt năm 2008 đã ủy quyền lại cho FRA giám sát chương trình an toàn đường sắt của quốc gia. Một mục đích của quy chế là cải thiện điều kiện của cầu đường sắt và đường hầm. Đạo Luật Cải Thiện An Toàn Đường Sắt cũng yêu cầu các đường sắt triển khai hệ thống PTC vào cuối năm 2015 trên một số tuyến đường sắt nhất định.<sup>8</sup> Do yêu cầu này, các lựa chọn thay thế về xây dựng của Cơ quan cho dự án này đã được thiết kế để bao gồm PTC. Cơ sở hạ tầng PTC bao gồm các hệ thống chỉ huy, điều khiển, liên lạc và thông tin tích hợp để kiểm soát chuyển động của đoàn tàu nhằm cải thiện an toàn đường sắt bằng cách quảng bá thông tin được cải thiện cho các nhà điều hành đường sắt về vị trí của các đoàn tàu khác và trạng thái tín hiệu, và bằng cách cung cấp cơ hội ngừng hoạt động của đoàn tàu khi hệ thống phát hiện một số điều kiện không an toàn (chẳng hạn như tàu hỏa đi qua tín hiệu đỏ hoặc vượt quá tốc độ an toàn). Việc triển khai PTC sẽ làm giảm đáng kể xác suất va chạm giữa các

<sup>8</sup> Vào cuối năm 2015, Quốc hội đã gia tăng thời hạn ít nhất 3 năm đến ngày 31 Tháng Mười Hai, 2018, với khả năng gia hạn đến một ngày không muộn hơn ngày 31 Tháng Mười Hai, 2020, nếu một đường sắt hoàn thành một số yêu cầu luật định cần thiết để được gia hạn ([www.fra.dot.gov/ptc](http://www.fra.dot.gov/ptc)).

đoàn tàu, thương vong cho công nhân làm đường và hư hỏng thiết bị của họ cũng như tai nạn chạy quá tốc độ (49 C.F.R. Phần 200–299).

### Điều Kiện Hiện Tại

Tốc độ tối đa hiện tại cho các hoạt động đường sắt giữa San Jose và Gilroy là 79 dặm/giờ nhưng ở những nơi có đường cong hoặc nơi các đoàn tàu chở khách đang đến gần các ga hiện có, tốc độ hoạt động thấp hơn. Hàng ngày giữa Ga San Jose Diridon và Ga Tamien, có khoảng 54 chuyến tàu (40 Caltrain, 2 Amtrak Coast Starlight, 8 ACE, 4 tàu chở hàng) với một số chuyến tàu ACE bổ sung giữa ngày từ Diridon đến Michael Yard (cách ga Tamien khoảng 1 dặm về phía nam). Trên cơ sở hàng ngày giữa Ga Tamien và Gilroy, có khoảng 12 chuyến tàu (6 Caltrain, 2 Amtrak Coast Starlight, 4 tàu chở hàng).

Có 29 đường công cộng băng qua cho đường sắt đồng cấp giữa San Jose và Gilroy sẽ được sử dụng bởi các đoàn tàu HSR theo Phương án 4. Các điểm giao cắt đường công cộng hiện tại là sự kết hợp của các cổng hai góc phần tư (ví dụ, nơi giao thông đường bộ có rào chắn theo hướng di chuyển) và các vị trí không có cổng. Các đường giao nhau có cổng hai góc phần tư được kích hoạt trên đồng hồ hẹn giờ đối với đoàn tàu đến gần sẽ kích hoạt các thanh chắn băng ngang qua một mạch đường ray nằm trên đường ray ở một khoảng cách xác định dựa trên tốc độ đường tối đa cho phép để đảm bảo các thanh chắn được hạ xuống trước khi tàu tiến tới đường giao nhau.

Các yêu cầu của liên bang cụ thể về thời gian thông quan cho quyền ưu tiên tối thiểu là 20 giây như được nêu trong *Hướng Dẫn Sử Dụng Thiết Bị Kiểm Soát Giao Thông Thống Nhất* (Cục Quản Lý Đường Cao Tốc Liên Bang 2012, như được trích dẫn trong Phần 3.11 của Dự thảo EIR/EIS). Theo thông số kỹ thuật của Caltrain, các hệ thống kiểm soát băng qua đường hiện có được thiết kế để cung cấp khoảng cách ưu tiên 25–30 giây giữa thời điểm cổng hạ xuống và đèn cảnh báo bật lên và sự xuất hiện của tàu ở nơi băng qua đường. Tổng thời gian xuống cổng tại đường giao nhau bao gồm thời gian tàu đi qua đường giao nhau và các cửa đi lên sau khi phát hiện tàu đã đi qua đường giao nhau. Tổng thời gian được điều chỉnh bởi tốc độ của đoàn tàu, cấu hình hình học của đường giao nhau cụ thể và các đặc điểm cụ thể khác của địa điểm.

Dải phân cách ngăn không cho người lái xe đi vòng qua các cổng đã hạ thấp bằng cách sử dụng làn đường dành cho người đi ngược chiều. Một số đường giao nhau đồng cấp có dải phân cách như sau”

- Dải phân cách bằng bê tông thấp ở cả hai bên đường ray (9): San Jose (West Virginia Street, Branham Lane, Chynoweth Avenue); Morgan Hill (Tilton Avenue, Main Avenue, Dunne Avenue, Tennant Avenue); San Martin (San Martin Street); Gilroy (Las Animas Avenue, Leavesley Road, 10th Street)
- Dải phân cách bằng bê tông thấp ở một bên đường (2): San Jose (Auzerais Avenue); Gilroy (Leavesley Road)
- Kim loại dính ở một bên của đường ray (1): Gilroy (10th Street)
- Không có dải phân cách giữa (17): San Jose (Skyway Drive, Blanchard Road), Coyote Valley (Palm Avenue, Live Oak Avenue), Morgan Hill (San Pedro Avenue, Middle Avenue); San Martin (Church Avenue); Gilroy (Masten Avenue, Rucker Avenue, Buena Vista Avenue, Cohansey Avenue, IOOF Avenue, Lewis Street, Martin Street, 6th Street, 7th Street, Luchessa Avenue Bloomfield Road)

Các điểm giao cắt đồng cấp hiện có giữa San Jose và Gilroy thay đổi tùy theo việc ưu tiên đường sắt có được kết nối với các tín hiệu giao thông lân cận hay không:

- Các điểm giao cắt đồng cấp có ưu tiên đường sắt nối với các tín hiệu giao thông liền kề (9): San Jose (Skyway Drive, Branham Lane, Chynoweth Avenue); Morgan Hill (Tilton Avenue); San Martin (San Martin Street); Gilroy (Masten Avenue, Las Animas Avenue, Leavesley Road, 10th Street)

- Nơi giao nhau với các tín hiệu giao thông liền kề gần đó, nhưng không có ưu tiên (8): San Jose (Auzerais Avenue, West Virginia Street, Blanchard Road); Coyote Valley (Palm Avenue); Gilroy (Lewis Street, 6th Street, 7th Street, Luchessa Avenue)
- Nơi giao nhau không có tín hiệu giao thông liền kề (12): Morgan Hill (Main Street, Dunne Street, San Pedro Avenue, Tennant Avenue, Middle Avenue); San Martin (Church Avenue); Gilroy (Rucker Avenue, Buena Vista Avenue, Cohansey Avenue, IOOF Avenue, Martin Street, Bloomfield Road)

Ở những nơi giao nhau có tín hiệu gần đường giao nhau đồng cấp có tín hiệu giao thông được kết nối ưu tiên với hệ thống đèn cảnh báo và cổng giao nhau, quá trình ưu tiên tín hiệu thường cung cấp khoảng thời gian xanh từ 5–15 giây để cho phép các hàng đợi giữa đường giao nhau và tín hiệu giao thông tan biến. Trong thời gian này, các cổng giao nhau được hạ xuống, do đó cấm các phương tiện đi vào nơi băng ngang. Sau khoảng thời gian trống trên đường, tín hiệu nhấp nháy màu đỏ cho tất cả các di chuyển (hoạt động như một nút giao thông được kiểm soát theo mọi hướng dừng lại) hoặc bằng cách nằm chọn lọc trên pha màu xanh lá cây đối với các chuyển động không đóng góp số lượng vào chỗ băng ngang đồng cấp (tức là các di chuyển song song với đường sắt). Sau khi tàu đi qua đường giao nhau, tín hiệu sẽ tiếp tục các khuôn mẫu thời gian và định kỳ đều đặn.

### Thay Đổi Dịch Vụ Tàu HSR

Với dự án, ban đầu sẽ tăng tổng số đoàn tàu hoạt động trên hành lang đường sắt lên 2 chuyến tàu HSR pphpd (cho khách đi một chiều mỗi giờ) và lên đến 48 chuyến tàu HSR hàng ngày (bao gồm cả tàu không có doanh thu) giữa San Jose và Gilroy. Với dự án này, đến năm 2040, sẽ có thêm 7 chuyến tàu HSR pphpd và lên tới 176 chuyến tàu HSR hàng ngày (bao gồm cả các chuyến tàu không có doanh thu) giữa San Jose và Gilroy. Với các đường ray cải tiến được xây dựng trên hành lang đường sắt giữa Ga San Jose Diridon và Ga Gilroy, tốc độ tối đa mà các đoàn tàu có thể hoạt động sẽ được tăng lên đến 110 dặm/giờ trên các phần đường thẳng, nhưng sẽ thấp hơn ở các khu vực đường cong như trong cách tiếp cận Ga San Jose Diridon.

### Bốn Cổng Góc Phần Tư và Dải Phân Cách Trung Vị với Phương Án 4

Dự án HSR sẽ sửa đổi và cải thiện các điểm giao cắt đồng cấp trong hành lang: trong số 30 điểm giao cắt đồng cấp hiện có, sẽ có cải tiến tại 29 điểm giao cắt và một điểm giao cắt đồng cấp (7th Street ở Gilroy) sẽ bị đóng cửa. Những cải tiến này sẽ bao gồm việc lắp đặt các cổng bốn góc tại 29 đường giao nhau đồng cấp bao gồm tất cả các làn đường di chuyển với thiết bị phát hiện và kiểm soát tàu mới và dải phân cách để phân luồng và điều tiết các tuyến đường di chuyển. Cổng bốn góc phần tư sẽ kéo theo các cơ cấu cổng ở cả hai bên đường ray cho cả hai hướng lưu thông xe. Các cổng ra chặn đường dẫn ra khỏi đường ray trong ứng dụng này sẽ được trang bị độ trễ, bắt đầu hạ xuống vị trí nằm ngang của chúng vài giây sau cổng vào, để tránh làm tắc nghẽn những chiếc xe chạy đường bộ khi băng qua. Cổng bốn góc phần tư an toàn hơn cổng hai góc phần tư bởi vì chúng ngăn người lái xe điều khiển xe của họ trái phép xung quanh các cổng đã hạ thấp để cố gắng vượt qua một đoàn tàu.

Thiết bị kiểm soát chỗ giao cắt đồng cấp mới và thiết bị ưu tiên cho xe cộ sẽ được thiết kế để giảm thiểu tổng thời gian cổng hạ xuống tại các điểm giao cắt, đồng thời đáp ứng các yêu cầu bắt buộc và cung cấp các khoảng thời gian cảnh báo và thông xe an toàn.

Các đường giao cắt cấp độ hiện tại không có rào chắn sẽ cần được nâng cấp do tốc độ tuyến đường giao nhau tăng lên khiến các đường ngang bắt buộc phải có rào chắn và cảnh báo tàu hỏa đang đến gần. Các đường giao cắt có rào chắn phải được sửa đổi vì vị trí hiện có của thiết bị ven đường kích hoạt việc rào chắn sẽ không kể đến việc tăng tốc độ tuyến và chiều dài chạy tàu của tàu HSR dài hơn.

Như đã mô tả ở trên, việc bổ sung hệ thống cổng bốn góc phần tư đã được chỉ ra trong một nghiên cứu là giúp giảm 82% khả năng xảy ra va chạm so với các điểm giao cắt đồng cấp chỉ có cổng hai góc phần tư (Cooper và Ragland 2012).

### Cải Tiến và Hệ Thống An Toàn Dự Án HSR Trong Hành Lang Do HSR Sở Hữu



Từ phía nam Ga Tamien đến Gilroy, Phương án 4 sẽ bao gồm hai đường ray dành riêng cho tuyến Caltrain và HSR kết hợp. Phần này sẽ được kiểm soát bởi Cơ quan và Cơ quan sẽ chịu trách nhiệm về các hoạt động và bảo trì đường sắt. Với Phương án 4, HSR sẽ hoạt động trên các tuyến đường dành riêng từ khoảng 2 dặm về phía Nam của Ga Tamien đến phía Nam của Gilroy. HSR sẽ chịu trách nhiệm về các hoạt động và sai phạm đường sắt trong phần này của dự án, bao gồm cả các hoạt động giao cắt đồng cấp. Các cải tiến và hệ thống an toàn trong Phương án 4 liên quan đến an toàn chỗ giao cắt đồng cấp cho phần hành lang HSR của dự án được thảo luận dưới đây.

Các điều kiện an toàn trong hành lang Caltrain được thảo luận riêng trong phần sau.

### ***Hệ Thống Điều Khiển Tàu Tự Động HSR***

Hệ thống HSR sẽ bao gồm hệ thống điều khiển tàu tự động (ATC) bao gồm các chức năng phát hiện tàu để bảo vệ tàu tự động; phòng ngừa va chạm và chạy quá tốc độ; phát hiện đường ray bị hỏng; kiểm soát liên động, phát hiện nguy cơ, tách đoàn tàu và bảo vệ khu vực làm việc; chức năng thông tin và điều khiển chạy tàu tự động; chức năng giám sát chạy tàu tự động cung cấp cho người giám sát trung tâm thông tin về tình trạng hoạt động của đường sắt và khả năng điều khiển chạy tàu; và PTC sẽ cung cấp một hệ thống kiểm soát tàu chủ động để ngăn chặn tàu va chạm và trật bánh do chạy quá tốc độ và bảo vệ các khu vực làm việc. Thiết kế của hệ thống HSR cũng sẽ bao gồm Kế Hoạch Quản Lý An Toàn và An Ninh (SS-IAMF#2) sẽ mô tả các thủ tục, quy trình và chương trình mà Cơ quan có thẩm quyền đã thực hiện để hỗ trợ các mục tiêu an toàn và an ninh. Các thủ tục, quy trình và chương trình này sẽ bao gồm chương trình bảo trì, kiểm tra và sửa chữa; chương trình xem xét các thủ tục và tuân thủ các quy tắc; và một chương trình đào tạo nhân viên và nhà thầu sẽ duy trì sự an toàn của hệ thống để giảm thiểu khả năng trật bánh. Nhà thầu HSR sẽ tiến hành phân tích mối nguy sơ bộ bổ sung và đánh giá mối đe dọa và tính dễ bị tổn thương để xác định các nguy cơ va chạm tiềm ẩn cũng như các nguy cơ và lỗi hỏng công trình khác, sau đó có thể được loại bỏ hoặc giảm thiểu bằng thiết kế (SS-IAMF#3).

Hệ thống ATC sẽ bao gồm tất cả các chức năng của hệ thống điều khiển tàu bao gồm cả các hoạt động quan trọng về an toàn và không quan trọng về an toàn và sẽ kết hợp PTC tuân thủ các quy định của FRA. Một hệ thống phát hiện mối nguy sẽ được áp dụng trong toàn bộ hệ thống khi được hỗ trợ bởi các phân tích mối nguy sẽ được tiến hành trước khi bắt đầu hoạt động (SS-IAMF#3). Hệ thống phát hiện mối nguy cũng sẽ bao gồm các hệ thống phát hiện sự xâm nhập của xe cộ hoặc toa tàu và những kẻ xâm phạm nếu được hỗ trợ bởi các phân tích nguy cơ (Cơ quan 2013b, như được trích dẫn trong Phần 3.11 của Dự thảo EIR/EIS).

### ***Tích Hợp Các Hoạt Động của Rào Chắn Vượt Qua Đồng Cấp với Hệ Thống Điều Khiển Tàu Tự Động HSR***

Các hoạt động vượt qua đồng cấp từ phía nam của Ga Tamien và Gilroy sẽ được tích hợp với hệ thống báo hiệu/ATC mới. Một đoàn tàu sẽ không được cấp quyền di chuyển để tiếp tục đi qua đường bằng ngang đồng cấp trong một khu đoạn cụ thể của hệ thống ATC mà không nhận được nhận dạng tích cực trước từ mỗi chỗ băng qua trong đoạn đường đó rằng các rào chắn đã được hạ xuống thành công. Trong trường hợp có sự cố hàng rào chắn hoặc thiếu thông tin liên lạc từ đường băng qua cho thiết bị hệ thống ATC chính tại trung tâm điều hành vận hành khiến các thanh chắn bị hạ xuống, đoàn tàu sẽ không được phép đi qua đường ngang và sẽ cần phải dừng lại. Các điểm giao cắt với các rào chắn hiện có sẽ được sửa đổi vì vị trí hiện có của thiết bị bên đường dẫn đến việc đóng các rào chắn sẽ không kể đến việc tăng tốc độ tuyến và chiều dài chạy tàu của tàu HSR dài hơn.

### ***Bổ Sung Khả Năng Phát Hiện Chướng Ngại Vật tại Các Chỗ Giao Cắt Đồng Cấp***

Dự thảo EIR/EIS mô tả rằng dự án sẽ bao gồm phát hiện chướng ngại vật. Tuy nhiên, thảo luận về phát hiện chướng ngại vật trong Chương 2, Giải pháp thay thế, đã được làm rõ trong EIR/EIS cuối cùng, như sau:

- Một nâng cấp hơn nữa cho các đường giao cắt cùng cấp từ phía nam Ga Tamien đến phía nam Gilroy sẽ là việc bổ sung tính năng phát hiện chướng ngại vật. Việc phát hiện chướng ngại vật thường ở dạng radar cục bộ và đôi khi là LIDAR (thí dụ, ra-đa phát hiện mức độ thấp



sử dụng tia laser) được lắp đặt tại mỗi chỗ băng qua. Hệ thống phát hiện sử dụng sóng vô tuyến (radar) và tia laser/ánh sáng (LIDAR) để quét khu vực của giao diện đường bộ/đường sắt băng qua để phát hiện sự hiện diện hoặc vắng mặt của phương tiện giao thông đường bộ, người, động vật và các vật thể khác có thể cản trở việc băng qua đường và gây ra một vụ va chạm có thể xảy ra với một đoàn tàu đang chạy tới.

- Tính năng phát hiện chướng ngại vật sẽ được tích hợp vào hệ thống ATC và sẽ báo cáo cho hệ thống ATC để khi tàu đến gần yêu cầu cơ quan chức năng di chuyển từ hệ thống ATC để tiến hành dọc theo đường ray qua đoạn có các điểm giao cắt, việc phát hiện chướng ngại vật tại mỗi điểm giao cắt trong đoạn báo cáo lại thông qua hệ thống ATC rằng việc băng qua sẽ không có chướng ngại vật. Chỉ khi mỗi đường băng qua đoạn đó đã xác nhận một cách tích cực rằng (a) các thanh chắn đã hạ xuống và (b) đoạn đường băng qua không có chướng ngại vật thì đoàn tàu mới được hệ thống ATC cấp quyền di chuyển.

### **Bổ Sung Tín Hiệu Giao Thông và Tín Hiệu Báo Trước**

Dự thảo EIR/EIS lưu ý rằng các tín hiệu mới và tín hiệu báo trước sẽ được cung cấp. Đối với các điểm giao cắt đồng cấp từ phía nam Ga Tamien ở San Jose đến phía nam Gilroy, dự án HSR sẽ bổ sung các cải tiến tín hiệu bổ sung sau:

- Bổ sung ưu tiên đường sắt nối với các tín hiệu giao thông lân cận nơi hiện chưa có (6): San Jose (Blanchard Road); Coyote Valley (Palm Avenue); Gilroy (Lewis Street, 6th Street, 7th Street, Luchessa Avenue)
- Bổ sung các tín hiệu giao thông mới hiện chưa có và ưu tiên đường sắt kết nối với các tín hiệu mới (4): San Martin (Church Avenue); Gilroy (Rucker Avenue, Buena Vista Avenue, Cohansy Avenue)

Văn bản trong Chương 2, Các giải pháp thay thế, đã được làm rõ để lưu ý những chi tiết này.

### **Tích Hợp Hoạt Động của Rào Chắn Cắt Ngang với Hệ Thống Kiểm Soát Giao Thông Đường Bộ**

Dự thảo EIR/EIS mô tả rằng hệ thống HSR sẽ tích hợp đầy đủ thông tin liên lạc và kiểm soát cho các hoạt động của tàu hỏa, các điểm giao cắt và giao thông đường bộ.

Việc kiểm soát tín hiệu giao thông đường bộ sẽ được tích hợp với hệ thống ATC của HSR tại các điểm giao cắt có hệ thống điều khiển giao thông đường bộ điều tiết luồng giao thông qua các điểm giao cắt với đường sắt/ đường bộ. Điều này có thể được thực hiện thông qua trao đổi dữ liệu một chiều từ hệ thống ATC đường sắt đến hệ thống điều khiển giao thông đường bộ. Khi các rào chắn băng qua được kích hoạt để hoạt động, thông tin sẽ được gửi đến hệ thống đường bộ để đảm bảo tín hiệu giao thông được chuyển thành màu đỏ cấm bất kỳ phương tiện giao thông đường bộ nào được hướng tới hoặc băng qua đường sắt. Khi các thanh chắn được giải phóng sau khi tàu chạy qua, một tín hiệu sẽ được gửi đến hệ thống giao thông đường bộ cho phép hệ thống này cho phép lưu thông trở lại nơi băng qua đường. Dữ liệu không được gửi từ hệ thống đường bộ tới hệ thống ATC đường sắt vì các tín hiệu giao thông đường bộ không bao giờ kích hoạt việc hạ hoặc nâng các rào chắn giao cắt với đường sắt.

Văn bản trong Chương 2, Các giải pháp thay thế, đã được làm rõ để lưu ý những chi tiết này.

### **Thay Thế 4 Hoạt Động An Toàn chỗ Băng Ngang Đồng Cấp trong Hành Lang Caltrain**

Phía Bắc của Control Point Lick, Phương án 4 sẽ nằm trong hành lang Caltrain và PCJPB sẽ là tuyến đường sắt chủ nhà. Với tư cách là đơn vị đường sắt chủ quản, PCJPB chịu trách nhiệm về các hoạt động trong hành lang Caltrain và thiết lập các yêu cầu vận hành và an toàn cho tất cả các hoạt động đường sắt sử dụng đường ray của mình. Hiện tại, hành lang Caltrain sử dụng các hệ thống tín hiệu ven đường để kiểm soát các công chỗ giao cắt đồng cấp. Các đường giao cắt đồng cấp tại Auzerias Avenue và West Virginia Street không được tích hợp với các nút điều khiển tín hiệu giao thông gần đó.

Cơ quan đã liên hệ với PCJPB vào mùa hè năm 2020 để xác định tình trạng của PTC và những khoản đầu tư an toàn nào có khả năng được thực hiện vào thời điểm các đoàn tàu HSR sẽ hoạt

động trên hành lang Caltrain. PCJPB (Bouchard 2020, như được trích dẫn trong Phần 3.11, An toàn và An ninh, của EIR/EIS cuối cùng) đã xác định rằng họ không thể cung cấp chi tiết cụ thể vào thời điểm đó vì một số lý do: (1) Caltrain dự định phát triển một Chương trình Cải thiện Vốn trong tương lai để hỗ trợ việc triển khai ngắn hạn Tầm Nhìn Dịch Vụ Caltrain đã được thông qua gần đây, nhưng vì Chương trình Cải thiện Vốn chưa được phát triển nên các cải tiến trong tương lai không được biết chính xác; (2) do đại dịch COVID-19 và tác động tài chính mạnh mẽ đối với Caltrain cùng với việc thiếu nguồn tài chính chuyên dụng và sự tuân thủ quá mức cần thiết về doanh thu từ hộp vé, khả năng tài trợ hiện tại cho các cải tiến hành lang Caltrain vẫn chưa được biết rõ. Caltrain đã cung cấp thông tin về cấu hình hiện tại của tuyến đường sắt như một nỗ lực để hình dung những cải tiến nào trong tương lai sẽ được lên kế hoạch, tài trợ và thực hiện.

Caltrain đã ký hợp đồng với Wabtec Corporation để triển khai Hệ Thống Quản Lý Tàu Điện Tử Có Thể Tương Tác (I-ETMS) giải pháp PTC (điều này thay thế cho Hệ Thống Tín Hiệu Lốp Phủ Dựa Trên Truyền Thông đã được lên kế hoạch trước đó). I-ETMS là một giải pháp dựa trên lớp phủ hệ thống tín hiệu và do đó PCJPB đã xác định rằng các hệ thống cơ bản cho quyền ưu tiên được áp dụng hiện tại nên được giả định là sẽ được áp dụng trong tương lai (Bouchard 2020, như được trích dẫn trong Phần 3.11 của Chung kết EIR/EIS). Wabtec mô tả I-ETMS nói chung như sau (Wabtec n.d.):<sup>9</sup>

- Tích hợp công nghệ mới với các hệ thống điều hành và kiểm soát chạy tàu hiện có để nâng cao khả năng vận hành và an toàn chạy tàu.
- Ngăn chặn các hành vi vi phạm thẩm quyền, vi phạm giới hạn tốc độ, xâm nhập trái phép vào khu vực làm việc và di chuyển tàu qua công tắc để ở trái vị trí, tất cả đều làm giảm nguy cơ tai nạn tàu hỏa.
- Với I-ETMS, phi hành đoàn vẫn kiểm soát được tàu. Hệ thống giám sát và đảm bảo thủy thủ đoàn tuân thủ tất cả các hướng dẫn vận hành, trong khi màn hình hiển thị I-ETMS cung cấp cho đoàn tàu nhiều thông tin vận hành.
- Khi tàu di chuyển xuống đường ray, máy tính trên tàu I-ETMS, với sự hỗ trợ của cơ sở dữ liệu địa lý trên tàu và hệ thống định vị toàn cầu, liên tục tính toán các đường cong cảnh báo và phanh dựa trên tất cả các thông tin liên quan về tàu và đường ray bao gồm tốc độ, vị trí, thẩm quyền di chuyển, hạn chế tốc độ, khu vực làm việc và bao gồm các hạn chế.
- I-ETMS giao tiếp với các thiết bị bên đường kiểm tra đường ray bị hỏng, căn chỉnh công tắc thích hợp và các khía cạnh tín hiệu.
- Tất cả thông tin được kết hợp và phân tích trong thời gian thực để cung cấp một “mạng lưới an toàn” để cải thiện hoạt động chạy tàu.

PCJPB có chính sách thực hiện hệ thống ưu tiên bằng ngang đồng cấp khi tài trợ cho phép. PCJPB cũng xác định rằng Caltrain đã tích cực theo đuổi các nâng cấp an toàn bao gồm biển báo, vạch kẻ trên vỉa hè và vật chắn giữa tại hầu hết các điểm giao cắt cho xe cộ và người đi bộ. Caltrain sử dụng công cụ phân tích mối nguy được cập nhật định kỳ để xác định xem liệu một tuyến đường giao cắt cụ thể có được nâng cấp hay không (Bouchard 2020, như được trích dẫn trong Phần 3.11 của EIR/EIS cuối cùng).

Đối với dự án trong hành lang Caltrain từ phía nam Ga Tamien đến Scott Boulevard, như là một phần của Phương án 4, Cơ quan quản lý sẽ bao gồm các tính năng sau tại các giao lộ đồng cấp tại West Virginia Street và Auzerais Avenue:

- Lắp đặt cổng bốn góc phần tư với thiết bị phát hiện và kiểm soát tàu mới
- Bổ sung quyền ưu tiên đường sắt được kết nối với các tín hiệu giao thông lân cận và tích hợp với các hoạt động tín hiệu Caltrain, nếu khả thi

---

<sup>9</sup> Đây là mô tả chung từ trang web Wabtec; các tính năng của hệ thống cho hành lang Caltrain có thể khác với những tính năng được mô tả.

Vì hai điểm giao cắt đồng cấp này nằm trong hành lang Caltrain, nên PCJPB có thể lắp đặt ưu tiên đường sắt (nếu khả thi) như một phần của công việc khác của mình; trong trường hợp này, Cơ quan sẽ tài trợ cho việc cải tiến và PCJPB sẽ cài đặt và vận hành.

### **Nhận Xét về Giao Lộ Đồng Cấp tại Các Địa Điểm Cụ Thể**

Nhận xét chi tiết về cấu hình cụ thể của từng điểm giao cắt đồng cấp đã được ghi nhận. Các Ứng dụng (A, A1, B, C, v.v.) được xác định trên các bản vẽ trong Tập 3, Kỹ Thuật Sơ Bộ Đề Thiết Kế Sơ Bộ cho thấy các cấu hình khác nhau của đường phố (với số làn xe khác nhau) băng qua ba đường ray. Các Ứng dụng cũng hiển thị các tình huống khác nhau trong đó các đường phố (với số làn đường khác nhau) ở gần với các tuyến đường lân cận. Các Ứng dụng này đã được chỉ định cho mỗi chỗ giao cắt đồng cấp. Mỗi Ứng dụng liệt kê các cải tiến hiện có và được đề xuất. Các Ứng dụng khác nhau sẽ tăng sự an toàn khi băng qua đường đồng cấp bằng cách (1) thêm hai cổng thoát có thanh chắn cho xe để đạt được hệ thống cổng bốn góc phần tư, (2) thêm thanh chắn cho người đi bộ và cổng xoay cho vỉa hè, (3) thêm hệ thống phân luồng bằng dải phân cách để ngăn chặn hoặc ngăn người lái xe ô tô nhảy hàng khi cổng đã hạ xuống, và (4) thêm các vòng phát hiện giao thông nơi các đường cắt ngang là các tín hiệu giao thông xe liên kết để cho phép tín hiệu kết nối với nhau. Phụ lục 2-A, Sửa đổi và Giao cắt Đường, liệt kê loại ứng dụng cổng bốn góc phần tư theo vị trí. Cơ quan sẽ làm việc với Ủy Ban Tiềm Ích Công Cộng California và các khu vực pháp lý địa phương trong quá trình thiết kế chi tiết (sau-Hồ Sơ Quyết Định) để giải quyết các mối quan tâm cụ thể tại các địa điểm cụ thể.

### **Phản kết luận**

Cơ Quan sẽ làm việc với chính quyền địa phương và Caltrain để cài đặt các cải tiến an toàn bao gồm trong dự án HSR. Cơ Quan sẽ tiếp tục giám sát các điều kiện an toàn dọc theo các phần của đoạn dự án nơi đây sẽ là tuyến đường sắt chủ quản và sẽ phối hợp với PCJPB liên quan đến các điều kiện an toàn cho hoạt động của HSR trong hành lang Caltrain.

Dự án HSR sẽ đáp ứng và/hoặc vượt quá các yêu cầu an toàn của liên bang đối với hoạt động của tàu hỏa liên quan đến các điểm giao cắt đồng cấp trong các khu vực mà Cơ quan quản lý sẽ là đơn vị chủ quản vì dự án sẽ nâng cấp các giao cắt đồng cấp hiện có thông qua việc lắp đặt các cổng bốn góc, dải phân cách phân luồng, tích hợp các chức năng cổng giao nhau cùng cấp với các tín hiệu giao thông lân cận, phát hiện xâm nhập và hệ thống tín hiệu và điều khiển tàu tích hợp. Cơ Quan có thẩm quyền sẽ làm việc với Caltrain về vấn đề an toàn trong Hành lang Caltrain, nơi Caltrain là tuyến đường sắt chủ quản. Với những nâng cấp này, Dự thảo EIR/EIS kết luận rằng tác động an toàn liên quan đến các hoạt động băng qua đồng cấp sẽ ít hơn đáng kể theo CEQA và sẽ không phải là một tác động bất lợi đáng kể theo NEPA.

Các giải thích bổ sung đã được thêm vào Chương 2 trong EIR/EIS cuối cùng liên quan đến các cải tiến an toàn liên quan đến đường giao cắt đồng cấp.

### **20.8.2 SJM-Response-SS-2: Thời Gian Phản Ứng Khẩn Cấp Của Phương Tiện**

*Các nhà bình luận bày tỏ lo ngại về khả năng trì hoãn thời gian phản ứng của phương tiện khẩn cấp do dự án HSR, đặc biệt là liên quan đến thời gian xuống cổng tăng lên do có thêm các chuyến tàu băng ngang đồng cấp với Phương án 4. Một số nhà bình luận đã đặt câu hỏi về tính hợp lý của ngưỡng ý nghĩa độ trễ 30 giây. Một số người bình luận nói rằng một số biện pháp giảm thiểu đã được thực hiện, đang được trì hoãn, sẽ không hiệu quả và/hoặc Cơ quan quản lý nên tài trợ cho hoạt động của một trạm cứu hỏa mới (không chỉ xây dựng). Một số nhà bình luận cũng yêu cầu đưa các phân tách lớp vào như một phần của Phương án 4 để giải quyết mối lo ngại này.*

### **Bản Thảo Phân Tích EIR/EIS**

Phần 3.11, An toàn và An ninh, trong Dự thảo EIR/EIS phân tích độ trễ tiềm ẩn trong thời gian phản ứng của xe khẩn cấp đối với tất cả các phương án do (1) lưu lượng xe tại trạm gia tăng và tắc nghẽn đường liên quan; (2) thu hẹp Đường Monterey ở nam San Jose với các Phương án 1, 2, và 3; và (3) tăng thời gian xuống cổng do có thêm tàu chạy qua các đường giao nhau đồng

cấp với Phương án 4.<sup>10</sup> Dự thảo EIR/EIS xác định rằng các tác động trước khi giảm thiểu sẽ là đáng kể tại một số địa điểm nhất định như đã thảo luận trong Phần 3.11, Tác động S&S#4 (Tác Động Thường Xuyên Liên Tục Đối Với Thời Gian Tiếp Cận và Ứng Phó Khẩn Cấp) và như được trình bày trong Hình 3.11-10) ở San Jose, Morgan Hill và Gilroy. Các biện pháp giảm thiểu được xác định bao gồm Biện Pháp Giảm Nhẹ SS-MM#3 và SS-MM#4.<sup>11</sup> Chi tiết cụ thể của việc giảm thiểu này được thảo luận dưới đây. Dự thảo EIR/EIS kết luận rằng các tác động đáng kể có thể được giảm xuống mức thấp hơn đáng kể với việc thực hiện các biện pháp giảm thiểu đã xác định.<sup>12</sup>

### Ngưỡng Ý Nghĩa

Cơ sở lý luận cho ngưỡng ý nghĩa độ trễ 30 giây đối với phân tích phản ứng của phương tiện khẩn cấp được thảo luận trong Dự thảo EIR/EIS Phần 3.11.4.5, Phương pháp xác định mức độ quan trọng theo CEQA (cụ thể, chú thích 9 trên trang 3.11-16 của Dự thảo EIR/EIS). Đối với mục đích của phân tích, truy cập khẩn cấp không đầy đủ được định nghĩa là sự tắc nghẽn đáng kể của truy cập vật lý cho các mục đích ứng phó khẩn cấp hoặc tăng đáng kể thời gian phản ứng khẩn cấp (được định nghĩa là lớn hơn 30 giây). Mặc dù có các tiêu chuẩn địa phương về thời gian phản ứng của phương tiện khẩn cấp, nhưng không có tiêu chuẩn về thời gian phản ứng của phương tiện khẩn cấp của tiểu bang hoặc liên bang được thiết lập và các nhà phân tích không thể xác định các ngưỡng cụ thể được sử dụng trước đây theo CEQA để đánh giá hiệu quả này.<sup>13</sup> Tiêu chí 30 giây được chọn dựa trên một số cân nhắc: (1) các nhà phân tích đã xem xét các tiêu chuẩn của cơ quan quản lý khẩn cấp địa phương về thời gian phản hồi (như đã thảo luận trong Phần 3.11 của Dự thảo EIR/EIS), trong đó thời gian ngắn nhất là khoảng 5 phút. Ba mươi giây—hoặc 10 phần trăm của 5 phút (300 giây)—được coi là thể hiện sự chậm trễ đáng kể trong thời gian phản ứng khẩn cấp; và (2) các hiệu ứng NEPA được xác định trong Phần 3.2 của Dự thảo EIR/EIS đối với các nút giao thông được báo hiệu có điều kiện tắc nghẽn (được định nghĩa là LOS E hoặc F) nơi dự án sẽ dẫn đến chậm trễ thêm 4 giây. Bởi vì một tuyến xe khẩn cấp băng qua đường sắt có khả năng gặp phải bất kỳ nơi nào từ hai đến sáu giao lộ bị ảnh hưởng bởi thời gian đóng cửa, độ trễ 30 giây sẽ bao gồm các ảnh hưởng chung của tối đa bảy giao lộ (7 giao lộ nhân 4 giây = 28 giây).

### Đề Xuất Giảm Nhẹ

Dự thảo EIR/EIS bao gồm hai biện pháp giảm thiểu để giải quyết tình trạng chậm trễ thời gian phản ứng của phương tiện khẩn cấp.

Biện Pháp Giảm Nhẹ SS-MM#3 bao gồm việc lắp đặt tín hiệu ưu tiên cho các phương tiện khẩn cấp tại một số giao lộ trên Monterey Road ở nam San Jose.<sup>14</sup>

---

<sup>10</sup> Thời gian xuống cổng tăng lên tại các điểm giao cắt đồng cấp do số lượng đoàn tàu tăng lên có thể ảnh hưởng đến thời gian phản ứng của phương tiện khẩn cấp theo hai cách: (1) nếu cổng giao nhau bị hạ xuống, nó sẽ làm chậm xe khẩn cấp cần băng qua đường ray; (2) các cổng giao nhau bị hạ xuống định kỳ trong suốt giờ cao điểm có thể làm tăng tắc nghẽn giao thông, điều này cũng có thể làm trầm trọng thêm thời gian phản ứng của các phương tiện khẩn cấp.

<sup>11</sup> Chỉ đối với Phương án 4, như được mô tả trong Phần 3.11, An Toàn và An Ninh, các biện pháp giảm thiểu giao thông cụ thể tại địa điểm cụ thể sẽ được yêu cầu nếu vẫn có độ trễ phản ứng của phương tiện khẩn cấp lớn hơn ngưỡng 30 giây sau khi thực hiện các biện pháp giảm thiểu SS-MM#3 và SS-MM#4.

<sup>12</sup> Dự thảo EIR/EIS cũng lưu ý rằng có thể có những tác động đáng kể không thể tránh khỏi nếu các cơ quan tài phán địa phương bị ảnh hưởng chọn không xây dựng và vận hành các cải tiến bao gồm trong giảm thiểu (việc giảm thiểu bắt buộc Cơ quan có thẩm quyền tài trợ cho việc xây dựng các cải tiến, nhưng chi phí vận hành sẽ cần được tài trợ bởi các khu vực pháp lý địa phương).

<sup>13</sup> Các nhà phân tích đã xem xét các EIR/EIS trước đó và liên hệ với các nhà phân tích giao thông vận tải có kinh nghiệm trong nhóm dự án và không thể xác định bất kỳ ngưỡng định lượng cụ thể nào khác được sử dụng để đánh giá tác động này.

<sup>14</sup> Thành phố San Jose nhận xét rằng họ đã cài đặt mức độ ưu tiên tín hiệu tại 900 địa điểm ở San Jose và việc giảm thiểu này sẽ không cải thiện điều kiện. Thành phố không xác định cụ thể liệu mức độ ưu tiên tín hiệu có được lắp đặt tại tất cả các vị trí đề xuất được xác định trong quá trình giảm thiểu hay không. Thành phố đúng khi cho rằng sẽ không có lợi ích bổ sung nào xảy ra tại các địa điểm đã có ưu tiên tín hiệu. Nếu có bất kỳ vị trí nào còn lại không có tín hiệu ưu tiên của những vị trí được xác định trong biện pháp giảm thiểu, sẽ có thêm lợi ích cho thời gian phản ứng của xe khẩn cấp.



Biện Pháp Giảm Nhẹ SS-MM#4 bao gồm nhiều cải tiến để giải quyết riêng biệt các tác động liên quan đến tắc nghẽn giao thông xung quanh Ga Diridon San Jose và Ga Gilroy (tất cả các lựa chọn thay thế cho Ga Diridon và các Giải pháp thay thế 1, 2 và 4 cho Ga Gilroy) và giải quyết tác động liên quan đến thời gian công ngừng hoạt động tăng lên (chỉ Phương án 4).

Đối với hai khu vực nhà ga, nhà thầu của Cơ quan sẽ phát triển một kế hoạch ưu tiên cho xe khẩn cấp và lắp đặt các phương pháp xử lý ưu tiên cho xe khẩn cấp với sự chấp thuận của Thành phố San Jose hoặc Thành phố Gilroy. Với mức độ ưu tiên tín hiệu, tác động trễ liên quan đến tắc nghẽn xung quanh hai trạm dự kiến sẽ giảm xuống dưới 30 giây, tác động ít hơn đáng kể theo CEQA và không phải là tác động bất lợi đáng kể theo NEPA.

Đối với các vị trí mà EIR/EIS xác định có thể có sự chậm trễ đáng kể đối với thời gian phản ứng của phương tiện khẩn cấp, Cơ quan có thẩm quyền sẽ tiến hành một nghiên cứu giám sát cơ bản để xác định các điều kiện cơ bản cho thời gian di chuyển mà không có hoạt động của HSR. Sau đó, Cơ quan có thẩm quyền sẽ tiến hành giám sát khoảng 6 tháng sau khi vận hành HSR ban đầu và hàng năm sau đó trong 3 năm.<sup>15</sup> Vì các hoạt động đầy đủ có thể không diễn ra trong nhiều năm, Dự thảo EIR/ EIS đã được làm rõ để yêu cầu chế độ giám sát này sau khi gia tăng hoạt động của HSR lên đến mức vận hành đầy đủ được ghi nhận vào năm 2040 trong EIR/EIS. Kế hoạch xử lý ưu tiên cho phương tiện khẩn cấp sẽ được phát triển liên quan đến thời gian phản ứng của phương tiện khẩn cấp đối với các vị trí băng qua đồng cấp nơi xảy ra thời gian phản ứng khẩn cấp 30 giây trở lên so với thời gian di chuyển ban đầu do dịch vụ HSR, như được chỉ ra bởi một trong hai giám sát dịch vụ ban đầu hoặc dự đoán cho việc gia tăng dịch vụ HSR trong tương lai dựa trên đánh giá về các tác động có thể xảy ra trong tương lai dựa trên việc giám sát dịch vụ ban đầu và mức độ dịch vụ HSR trong tương lai đã được lên kế hoạch. Tiêu chuẩn thực hiện cho kế hoạch là giảm ảnh hưởng của hoạt động tàu HSR đối với thời gian phản ứng của phương tiện khẩn cấp xuống dưới 30 giây.

Nhiều nhà bình luận bày tỏ lo ngại về các khía cạnh khác nhau của Biện pháp giảm thiểu SS-MM#4, áp dụng khi các tác động vượt quá ngưỡng 30 giây xảy ra, bởi vì các nhà bình luận lưu ý rằng việc giảm thiểu không làm giảm độ trễ tại các điểm giao cắt đồng cấp. Mặc dù đúng là SS-MM#4 không tự làm giảm độ trễ tại các giao lộ đồng cấp, nhưng các khía cạnh khác nhau của việc giảm thiểu sẽ làm giảm độ trễ của thời gian phản ứng xe khẩn cấp, đó là mối quan tâm đã được xác định. Sau đây mô tả những lợi ích trong các phần khác nhau của Biện Pháp Giảm Nhẹ SS-MM#3 và SS-MM#4 trong việc giảm sự chậm trễ trong thời gian phản ứng của phương tiện khẩn cấp và cũng giải quyết một số nhận xét cụ thể về các khía cạnh của biện pháp giảm thiểu.

- **Thiết bị ưu tiên xe khẩn cấp khi có tín hiệu giao thông**—Việc cung cấp quyền ưu tiên cho xe khẩn cấp tại các tín hiệu giao thông gần đó sẽ giúp thời gian phản ứng khẩn cấp sau khi tàu chạy qua.
- **Hệ thống kiểm soát mức độ ưu tiên của tín hiệu giao thông dựa trên tuyến đường**—Việc cung cấp quyền ưu tiên cho xe khẩn cấp tại các tín hiệu giao thông dọc theo tuyến đường phản ứng của họ cách xa đường giao nhau cùng cấp sẽ giúp thời gian phản ứng khẩn cấp cho phần còn lại của tuyến đường.
- **Làn đường để tránh dành cho xe khẩn cấp và làn đường dành cho xe chuyển tuyến**—Việc cung cấp làn đường để tránh cho xe khẩn cấp dọc theo tuyến đường phản ứng của chúng cách xa đường giao nhau đồng cấp sẽ giúp thời gian phản ứng khẩn cấp cho phần còn lại của tuyến đường.
- **Năng lực của đường bộ và cải thiện hoạt động đối với các cơ sở song song với tuyến đường sắt để cải thiện khả năng tiếp cận các điểm giao cắt đường sắt có phân cấp**

<sup>15</sup> Như đã thảo luận trong Dự thảo EIR/ EIS, các hoạt động ban đầu của HSR sẽ có phạm vi hạn chế hơn so với các hoạt động đầy đủ theo dự kiến vào năm 2040. Chương 2 của Dự thảo EIR/EIS xác định rằng các hoạt động ban đầu sẽ bao gồm tối đa hai chuyến tàu pphpd, tương ứng với tối đa bốn chuyến tàu một chiều mỗi giờ hoặc trung bình 15 phút một lần. Dự án sẽ có tối đa bảy chuyến tàu pphpd, tương ứng với 28 chuyến tàu một chiều mỗi giờ hoặc trung bình cứ sau 2 đến 3 phút hoạt động đầy đủ vào năm 2040. Mục đích của việc giám sát các hoạt động ban đầu để xác định nhu cầu tiềm năng về việc cải thiện thời gian phản ứng của xe khẩn cấp sẽ có thể xác định các nhu cầu đủ sớm để thực hiện trước khi vận hành đầy đủ.



**liền kề**—Việc cải thiện các tuyến đường tới các giao cắt đường sắt có phân cấp sẽ giảm thời gian phản hồi dọc theo các tuyến đường thay thế đối với giao cắt đồng cấp, điều này sẽ giúp giảm thời gian đáp ứng.

- **Xây dựng các trạm cứu hỏa mới để giảm thời gian đáp ứng của các trạm cứu hỏa ở các khu vực bị ảnh hưởng**—Các ý kiến lưu ý rằng việc di dời các trạm hiện có có thể làm giảm dịch vụ hiện có ở những khu vực xa hơn vị trí mới. Các ý kiến cũng bày tỏ lo ngại về sự cần thiết phải mua thêm thiết bị của trạm cứu hỏa và tài trợ chi phí liên tục để bố trí thêm một trạm và rằng điều này có thể không khả thi đối với các khu vực pháp lý địa phương. Biện Pháp Giảm Thiểu SS-MM#4 không đề xuất việc di dời các trạm hiện có. Thay vào đó, nó đề xuất xây dựng các trạm cứu hỏa mới.<sup>16</sup> Vì vậy, nếu các trạm cứu hỏa mới được xây dựng, điều này sẽ không làm giảm các khu vực kinh doanh dịch vụ khác. Nếu cần thiết, như một phần của việc giảm thiểu này, Cơ quan có thẩm quyền sẽ tài trợ cho việc xây dựng các trạm cứu hỏa mới và các thiết bị ban đầu liên quan đến các trạm cứu hỏa mới và các khu vực pháp lý địa phương sẽ không phải chịu những chi phí này. Tuy nhiên, Cơ quan có thẩm quyền không thể tài trợ cho các hoạt động đang diễn ra và bảo trì các trạm cứu hỏa do những hạn chế về khả năng của Cơ quan trong việc tài trợ cho các hoạt động và hoạt động bảo trì dựa trên các nguồn kinh phí của mình. Mặc dù HSR có thể cung cấp kinh phí để xây dựng các cải tiến ứng phó với phương tiện khẩn cấp, nhưng nó không thể buộc Thành phố San Jose, Quận Santa Clara, hoặc Thành phố Gilroy xây dựng và vận hành các cải tiến. Do đó, tác động của Phương án 4 sẽ là đáng kể và không thể tránh khỏi.
- **Việc mở rộng các trạm cứu hỏa hiện có để giảm thời gian phản hồi của trạm cứu hỏa ở các khu vực bị ảnh hưởng**—Mục đích của điều khoản này là “việc mở rộng” sẽ bao gồm thiết bị ứng phó khẩn cấp bổ sung có thể mở rộng khả năng của trạm để đáp ứng nhiều cuộc gọi cùng một lúc, điều này có thể làm giảm độ trễ của các cuộc gọi riêng lẻ khi thiết bị hiện có đang bị hạn chế. Điều khoản này chỉ có thể mang lại lợi ích trong một số trường hợp nhất định. Phần 3.11 của EIR/EIS Cuối cùng đã được làm rõ để mô tả mục đích của điều khoản này.
- **Tăng các dịch vụ xe cấp cứu sơ cứu theo hợp đồng để giảm thời gian phản ứng của xe cấp cứu sơ cứu tại các khu vực bị ảnh hưởng**—Các dịch vụ xe cấp cứu theo hợp đồng thường tuần tra và/hoặc tạm thời túc trực trên đường phố trong các khu vực ứng phó thay vì chỉ tại các cơ sở hoạt động cố định. Việc gia tăng các dịch vụ xe cứu thương sẽ cho phép tuần tra hoặc dàn cảnh tạm thời ở nhiều phía của tuyến đường sắt, điều này có thể giúp giảm thời gian phản hồi khẩn cấp và tăng khả năng đáp ứng cho nhiều cuộc gọi.

Ngoại trừ khả năng các khu vực pháp lý địa phương không có khả năng tài trợ cho các hoạt động của trạm cứu hỏa đang diễn ra, việc giảm thiểu được mô tả ở trên được coi là khả thi và sẽ giảm thời gian phản ứng khẩn cấp vì những lý do được mô tả ở trên.

### Sự Phân Tách Lốp như Là Giảm Thiểu

Các bình luận nêu rõ rằng Cơ quan có thẩm quyền nên thực hiện các dải phân cách tại các điểm giao cắt đồng cấp để giải quyết các tác động ứng phó với xe khẩn cấp tại một số địa điểm nhất định ở San Jose, Morgan Hill, và Gilroy.

Để thay thế cho các chiến lược giảm thiểu cụ thể đã nêu ở trên, như được mô tả trong Biện pháp giảm nhẹ SS-MM # 4, Cơ quan và một cơ quan địa phương có thể đạt được thỏa thuận chung để Cơ quan thực hiện thanh toán thay cho các dự án cơ sở hạ tầng khác bao gồm cả các dự án phân cấp gần đó. Khoản thanh toán thay thế sẽ là khoản vốn góp mà Cơ quan có thẩm quyền sẽ thực hiện cho một hoặc nhiều chiến lược xử lý ưu tiên xe khẩn cấp ở trên.

Vui lòng xem thêm SJM-Response-GS-1: Yêu Cầu Tách Lốp, để thảo luận thêm.

<sup>16</sup> Biện Pháp Giảm Nhẹ SS-MM#1 bao gồm khả năng di dời cục bộ một trạm cứu hỏa đến một địa điểm gần đó nếu cần thiết để cung cấp tiếp cận đầy đủ đến Monterey Road, nhưng việc di dời này sẽ không làm giảm dịch vụ cho bất kỳ khu vực nào vì khu vực tái định cư tiềm năng rất gần vị trí hiện tại. Biện Pháp Giảm Nhẹ SS-MM#4 không bao gồm việc di dời các trạm cứu hỏa hiện có.

## 20.9 Các Câu Trả Lời Về Tiêu Chuẩn Nguồn Lực Nông Nghiệp

### 20.9.1 SJM-Response-AG-1: Sự Gián Đoạn Tạm Thời và Vĩnh Viễn của Cơ Sở Hạ Tầng Nông Nghiệp Phục Vụ Đất Canh Tác Quan Trọng là Kết Quả của Việc Xây Dựng Dự Án

Nhiều ý kiến bày tỏ lo ngại về sự gián đoạn của cơ sở hạ tầng nông nghiệp, bao gồm năng lượng và tiện ích, các công trình thủy lợi, hệ thống thoát nước và đường xá, có thể là hậu quả của việc xây dựng Phần Dự Án San Jose tới Merced. Các ý kiến này bao gồm lo ngại rằng nguồn cung cấp nước nông nghiệp có thể bị gián đoạn, cơ sở hạ tầng nông nghiệp như các công trình thủy lợi có thể bị hư hại trong quá trình xây dựng, gián đoạn tạm thời các công trình thoát nước có thể dẫn đến việc tưới tiêu và nước lũ trên đất sản xuất nông nghiệp, đóng đường tạm thời và vĩnh viễn và những sửa đổi vĩnh viễn cho con đường có thể làm giảm khả năng tiếp cận kịp thời của các nhà khai thác nông nghiệp và việc xây dựng bờ kè sẽ tạo ra hai mảnh đất còn sót lại cách xa nhau.

Như đã thảo luận trong Tác động AG#4 và Tác động AG # 5, việc xây dựng dự án HSR sẽ dẫn đến gián đoạn tạm thời và vĩnh viễn cơ sở hạ tầng hiện có trên đất nông nghiệp. Điều này có thể bao gồm các dịch vụ tiện ích (bao gồm cả nguồn cung cấp điện), hệ thống thủy lợi (bao gồm đường dây phân phối, kênh mương và hệ thống dung chảy tự chảy), hệ thống thoát nước và đường vào. Các IAMF được đưa vào thiết kế của dự án phần lớn sẽ tránh được những gián đoạn tạm thời và vĩnh viễn đối với các tiện ích, cơ sở hạ tầng thủy lợi và cơ sở hạ tầng tiếp cận (đường bộ).

#### Tạm Thời Gián Đoạn Cơ Sở Hạ Tầng Nông Nghiệp Phục Vụ Đất Canh Tác Quan Trọng

Sự gián đoạn tạm thời đối với cơ sở hạ tầng nông nghiệp sẽ bao gồm sự gián đoạn tạm thời về năng lượng và các dịch vụ tiện ích, các công trình thủy lợi, hệ thống thoát nước và đường vào.

Việc xây dựng theo quyền ưu tiên phải yêu cầu tạm thời tắt các đường dây tải điện trên mặt đất, dưới mặt đất hoặc trên không; các công trình đường ống dẫn khí đốt tự nhiên; cơ sở vận chuyển sản phẩm dầu mỏ; và cơ sở hạ tầng thủy lợi. Việc ngừng hoạt động có thể làm gián đoạn các dịch vụ tiện ích cho khách hàng nông nghiệp, trong số những dịch vụ khác. Bảng 3.14-10 của Dự thảo EIR/EIS cho thấy số lượng đường dây và kênh/ống dẫn điện bị ảnh hưởng bởi từng phương án. Đối với những gián đoạn đối với các tiện ích và cơ sở hạ tầng năng lượng, bao gồm cả việc phục vụ đất nông nghiệp, PUE-IAMF#4 sẽ yêu cầu nhà thầu phối hợp với các nhà cung cấp dịch vụ. Thông qua sự phối hợp này, nhà thầu sẽ có thể giảm thiểu hoặc tránh sự gián đoạn đối với các dịch vụ tiện ích và năng lượng. PUE-IAMF#3 sẽ yêu cầu nhà thầu thông báo cho công chúng về những gián đoạn thì công không thể tránh khỏi trong thời gian ngắn đối với dịch vụ tiện ích thông qua các phương tiện thông tin liên lạc trước các hoạt động xây dựng theo kế hoạch. Thông báo này sẽ cung cấp cho các nhà khai thác nông nghiệp thông báo để có kế hoạch trước cho việc mất điện. Đối với những gián đoạn xây dựng tạm thời bắt buộc đối với các công trình thủy lợi, PUE-IAMF#2 sẽ yêu cầu nhà thầu xác minh rằng một cơ sở thủy lợi mới đang hoạt động trước khi ngắt kết nối với cơ sở ban đầu, nơi cơ sở cần phải được di dời. Vì yêu cầu đưa ra là các cơ sở thủy lợi mới phải hoạt động trước khi ngưng vận hành cơ sở ban đầu, nên sẽ không làm ảnh hưởng đến năng suất nông nghiệp do thiếu tưới tiêu.

Các biện pháp giảm thiểu đã được đề xuất để giải quyết các tác động đáng kể đã được xác định. Biện pháp Giảm thiểu AG-MM#5 sẽ chuyển thiết kế kè sang đường dẫn trên không gần Casa de Fruta (từ Trạm 3148+60 đến Trạm 3154) để tránh ảnh hưởng đến cơ sở hạ tầng thủy lợi. Hơn nữa, Biện Pháp Giảm Nhẹ AG-MM #4 sẽ yêu cầu nhà thầu xây dựng xác minh rằng một cơ sở thoát nước nông nghiệp thay thế đang hoạt động trước khi ngắt kết nối cơ sở ban đầu. Yêu cầu này sẽ dẫn đến sự gián đoạn tối thiểu đối với cơ sở hạ tầng thoát nước.

Ngoài ra, dự án sẽ yêu cầu giải tỏa thi công tạm thời và đóng cửa tạm thời các khu vực đậu xe hoặc làn đường đi lại trên đường, và xây dựng các giao cắt và nút giao thông. Việc đóng đường và di dời đường tạm thời này có thể dẫn đến sự chậm trễ và hạn chế tiếp cận cơ sở hạ tầng nông nghiệp, bao gồm cả những hạn chế đối với các giao lộ hiện có của vật nuôi và thiết bị. Việc khôi phục lại đường dây điện đôi khi cũng có thể đòi hỏi phải đóng đường trong thời gian ngắn,

điều này cũng có thể dẫn đến sự chậm trễ và hạn chế tiếp cận cơ sở hạ tầng nông nghiệp. Đối với những gián đoạn xây dựng tạm thời đối với cơ sở hạ tầng tiếp cận (đường bộ), TR-IAMF#2 sẽ yêu cầu xác định các tuyến đường vòng, biển báo tạm thời, thông báo nâng cao về việc đóng đường tạm thời và các biện pháp khác để duy trì luồng giao thông và tránh chậm trễ. Các biện pháp này sẽ giúp tiếp tục tiếp cận cơ sở hạ tầng thủy lợi, cho phép tiếp cận liên tục đến các kênh tưới tiêu. Với khả năng tiếp cận liên tục trong quá trình xây dựng, các hoạt động bảo trì các kênh thủy lợi sẽ không bị gián đoạn. Việc đóng đường do xây dựng trong các khu vực nông nghiệp sẽ được phối hợp với các cơ quan nông nghiệp và vận tải đường bộ địa phương và tiểu bang trước khi đóng cửa để giảm thiểu hoặc tránh gián đoạn các hoạt động nông nghiệp, đặc biệt là trong khoảng thời gian từ Tháng Sáu đến Tháng Chín (thí dụ, mùa thu hoạch cao điểm trong khu vực nghiên cứu tài nguyên). Ngoài ra, AG-IAMF#5 sẽ yêu cầu Cơ quan có thẩm quyền phối hợp với chủ sở hữu tài sản nông nghiệp hoặc chủ cho thuê để cung cấp các chỗ giao cắt tạm thời cho vật nuôi và thiết bị. Những giao cắt tạm thời này sẽ cho phép các hoạt động thường xuyên, bao gồm di chuyển thiết bị và gia súc, và các hoạt động kinh doanh bình thường tiếp tục trong quá trình xây dựng dự án. Biện pháp này sẽ cho phép tiếp tục hoạt động nông nghiệp trên đất nông nghiệp không được sử dụng để xây dựng tạm thời hoặc được mua lại để làm quyền ưu tiên vĩnh viễn.

### **Sự Gián Đoạn Vĩnh Viễn của Cơ Sở Hạ Tầng Nông Nghiệp Phục Vụ Đất Canh Tác Quan Trọng**

Sự gián đoạn vĩnh viễn đối với cơ sở hạ tầng nông nghiệp sẽ bao gồm việc di dời vĩnh viễn một số công trình thủy lợi và công trình thoát nước nông nghiệp và đóng cửa hoặc sửa đổi một số tuyến đường.

Các công trình thủy lợi và thoát nước đã di dời sẽ cần được xây dựng tiếp cận mới đồng thời các cơ sở này được đưa vào hoạt động để không làm gián đoạn hoạt động nông nghiệp. Ở những nơi cần di dời các công trình thủy lợi, ngoại trừ tại một địa điểm được xác định gần Casa de Fruta (thảo luận bên dưới), các công trình thủy lợi mới sẽ được lắp đặt và hoạt động trước khi các cơ sở hiện có bị ngắt kết nối (PUE-IAMF#2).

Việc di dời các cơ sở thoát nước nông nghiệp chính có thể ảnh hưởng đến Đất Nông Nghiệp Quan Trọng. Mất khả năng tiếp cận với cơ sở hạ tầng thoát nước nông nghiệp chính có thể dẫn đến tăng khả năng lưu giữ chất dinh dưỡng trong đất, độ mặn của đất cao hơn và nước đọng do nước ngấm đọng lại có thể làm hỏng hệ thống rễ.

Các biện pháp giảm thiểu đã được đề xuất để giải quyết các tác động đáng kể đã được xác định. Tại vị trí được xác định gần Casa de Fruta, PUE-IAMF#2 sẽ không hiệu quả vì thiết kế kè sẽ gây trở ngại vĩnh viễn cho nhiều tuyến thủy lợi. Kết quả là, các giải pháp thay thế sẽ dẫn đến việc chuyển đổi Đất Nông nghiệp Quan trọng sang sử dụng phi nông nghiệp tại địa điểm đã xác định. Biện pháp Giảm thiểu AG-MM#5 sẽ chuyển thiết kế kè sang đường dẫn trên không gần Casa de Fruta (từ Trạm 3148+60 đến Trạm 3154) để tránh ảnh hưởng đến cơ sở hạ tầng thủy lợi. Ngoài ra, Biện Pháp Giảm Nhẹ AG-MM #4 sẽ yêu cầu nhà thầu xây dựng xác minh rằng một công trình thoát nước nông nghiệp thay thế đang hoạt động trước khi ngắt kết nối cơ sở ban đầu, nếu khả thi. Yêu cầu này sẽ dẫn đến sự gián đoạn tối thiểu đối với cơ sở hạ tầng thoát nước.

Việc đóng đường và sửa đổi đường vĩnh viễn có thể hạn chế hoặc loại bỏ khả năng tiếp cận các cánh đồng, cũng như các kênh hoặc mương thủy lợi được sử dụng cho các nhu cầu tưới tiêu và các hoạt động bảo trì. Việc đóng cửa và sửa đổi này có thể làm gián đoạn các hoạt động nông nghiệp cơ bản, chẳng hạn như quản lý đất, gieo hạt, trồng trọt, và thu hoạch. Bảng 3.14-10 của EIR/EIS Cuối cùng cho thấy số lượng đường bị đóng vĩnh viễn trên đất nông nghiệp theo phương án thay thế và Bảng 3.14-11 cho thấy số lượng các sửa đổi vĩnh viễn đối với các con đường nông nghiệp theo phương án thay thế. Để giải quyết khả năng gây gián đoạn vĩnh viễn đối với việc tiếp cận đường bộ, Cơ quan có thẩm quyền sẽ quy định các điểm giao cắt đường bộ cách nhau không quá 2 dặm. Ngoài ra, AG-IAMF#6 sẽ yêu cầu Cơ quan có thẩm quyền điều phối các tuyến cuối cùng của các tuyến đường tiếp cận bị ảnh hưởng với các chủ sở hữu đất sử dụng trong nông nghiệp. Cơ quan cũng sẽ cung cấp các thiết bị giao cắt để giảm thiểu những trở ngại lâu dài đối với các hoạt động nông nghiệp thông thường và các hoạt động kinh doanh bình thường.

Trong trường hợp việc mua lại một phần tài sản sẽ dẫn đến các lô đất nông nghiệp còn sót lại, theo Dự luật Giảm nhẹ AG-MM#3, Cơ quan và nhà thầu xây dựng sẽ đánh giá, với ý kiến đóng góp của chủ sở hữu bất động sản, tiềm năng tiếp cận được sửa đổi để cho phép tiếp tục sử dụng đất và các cơ sở nông nghiệp. Nhà thầu sẽ chuẩn bị một biên bản ghi nhớ kỹ thuật để Cơ quan có thẩm quyền xem xét và phê duyệt chi tiết những biện pháp đã được thực hiện để giải quyết các lô đất bị chia cắt, cách tiếp cận của nhà thầu với các chủ sở hữu tài sản bị ảnh hưởng và kết quả đánh giá. Tiếp cận được sửa đổi có thể bao gồm việc thiết kế đường băng qua phía trên hoặc phía dưới để cho phép thiết bị nông nghiệp đi qua.

Các IAMF và các biện pháp giảm thiểu này sẽ giảm thiểu sự gián đoạn đối với các tiện ích và cơ sở hạ tầng thủy lợi và cơ sở hạ tầng tiếp cận (đường xá), do đó giảm thiểu bất kỳ ảnh hưởng nào đến năng suất nông nghiệp. Do đó, Đất Nông Nghiệp Quan Trọng khó có thể bị chuyển đổi sang mục đích sử dụng phi nông nghiệp do gián đoạn cơ sở hạ tầng nông nghiệp.

### 20.9.2 SJM-Response-AG-2: Tác Động Đến Đất Nông Nghiệp—Các Mảnh Đất Còn Sót Lại

*Nhiều ý kiến bày tỏ lo ngại về việc mất đất canh tác nông nghiệp có thể xảy ra do việc tạo ra các thửa đất còn sót lại do quá trình xây dựng dự án. Những điều này bao gồm lo ngại rằng sản xuất nông nghiệp sẽ kém hiệu quả hơn và có khả năng kém hiệu quả về mặt kinh tế trên các lô đất còn sót lại so với các lô đất ban đầu.*

Dự án sẽ dẫn đến việc tạo ra các mảnh đất còn sót lại của Đất Nông Nghiệp Quan Trọng do bị chia cắt. Một số lô đất có thể bị tách ra khỏi một lô đất lớn hơn vì quyền ưu tiên của HSR sẽ chia lô. Các lô đất còn lại khác có thể được tạo ra khi việc tiếp cận đường bộ bị hạn chế vĩnh viễn hoặc bị loại bỏ do quá trình xây dựng dự án. Các tác động liên quan đến mất khả năng tiếp cận đường bộ được thảo luận trong SJM-Response-AG-1: Sự Gián Đoạn Tạm Thời và Vĩnh Viễn của Cơ Sở Hạ Tầng Nông Nghiệp Phục Vụ Đất Canh Tác Quan Trọng là Kết Quả của Việc Xây Dựng Dự Án. Phản hồi này đề cập đến diện tích Đất Nông Nghiệp Quan Trọng sẽ được chuyển đổi do việc chia cắt như vậy.

Hai loại đất đai còn sót lại sẽ được tạo ra bằng cách xây dựng dự án, những mảnh đất có khả năng tồn tại trong sản xuất nông nghiệp và những mảnh đất được coi là không thể tiếp tục sản xuất nông nghiệp vì thiếu lối tiếp cận, không đủ kích thước, không có hình dạng trang trại, hoặc vị trí tiếp giáp với đất phi nông nghiệp. Những lô đất còn sót lại không có khả năng sinh tồn như vậy sẽ được Cơ quan có thẩm quyền mua lại. Diện tích ước tính của các thửa đất còn sót lại của Đất Nông Nghiệp Quan Trọng không thể sinh tồn được nằm trong khoảng từ 147 mẫu Anh (Phương án 4) đến 253 mẫu Anh (Phương án 3).

Các nhà phân tích đã tiến hành xem xét từng thửa đất, trước tiên xác định các thửa đất bị chia cắt, dựa trên việc liệu quyền ưu tiên của dự án HSR hoặc đóng đường có liên quan sẽ chia một thửa đất thành nhiều phần, tạo ra một hoặc nhiều thửa đất còn sót lại. Sau khi xác định các lô đất bị chia cắt và các lô đất còn sót lại, các chuyên gia bất động sản đã xem xét từng lô đất còn sót lại để xác định xem liệu nó có thiếu kích thước, hình dạng hoặc vị trí tiếp giáp với đất nông nghiệp để có thể hợp nhất với đất nông nghiệp liền kề hay không. Tiêu chí cơ bản liên quan đến kích thước thửa đất còn sót lại—những thửa đất còn sót lại từ 20 mẫu Anh trở xuống được giả định là có khả năng trở thành không thể sử dụng trong nông nghiệp được—và liệu thửa đất còn sót lại có tiếp giáp với đất nông nghiệp khác mà nó có thể được hợp nhất hay không.

Hai loại thửa đất còn sót lại được xác định có thể sử dụng được để tiếp tục sản xuất nông nghiệp. Các thửa đất còn sót lại lớn hơn 20 mẫu Anh có thể tiếp cận, bất kể hình dạng, được cho là vẫn có thể sử dụng được cho các hoạt động nông nghiệp. Các thửa đất nhỏ hơn còn sót lại tiếp giáp trực tiếp với các thửa Đất Nông nghiệp Quan trọng khác được cho là có khả năng duy trì hoạt động sản xuất nông nghiệp. IAMF được đưa vào như một phần của dự án (AG-IAMF#3) bao gồm một chương trình hợp nhất đất nông nghiệp. Chương trình sẽ cung cấp cho mục đích sử dụng nông nghiệp tiếp tục với số lượng tối đa khả thi của thửa đất còn lại do thực hiện dự án HSR bằng cách tạo điều kiện thuận lợi cho việc bán các thửa đất còn sót lại cho các chủ đất nông nghiệp lân cận. Chương trình hợp nhất là một cam kết thực tế của Cơ quan nhằm giúp đảm bảo tiếp tục sử dụng nông nghiệp trên các thửa đất còn sót lại. Chương trình hợp nhất cũng



nhất quán với các chương trình được sử dụng cho các phương tiện giao thông tuyến tính khác (ví dụ, các dự án do Caltrans tài trợ). Các lô đất còn sót lại có thể tồn tại như vậy không được tính vào diện tích của các tính toán lô đất còn sót lại và do đó không được thêm vào khu vực mua lại của HSR.

Tuy nhiên, dựa trên các tiêu chí đánh giá thửa đất còn sót lại (thí dụ, thiếu khả năng tiếp cận, kích thước, hình dạng hoặc vị trí), các nhà phân tích xác định rằng một số thửa đất còn sót lại không thể tiếp tục sản xuất nông nghiệp bởi chủ sở hữu hiện tại hoặc các chủ sở hữu liền kề. Ví dụ về các thửa đất còn sót lại được xác định là không thể sinh tồn được bao gồm, ví dụ, các lô đất còn lại có hình dạng từng khúc hoặc ở góc nhỏ hơn 20 mẫu Anh không thể được hợp nhất với các thửa đất liền kề vì các tuyến đường sắt hoặc đường bộ xen vào.

Biện Pháp Giảm Nhẹ AG-MM#1 yêu cầu Cơ quan (hợp tác với Bộ Bảo Tồn California) có được các biện pháp bảo tồn để bảo vệ một lượng tương đương Đất Nông Nghiệp Quan Trọng khỏi việc chuyển đổi trong tương lai. Biện pháp này yêu cầu tỷ lệ thay thế không nhỏ hơn 0.5: 1 đối với Đất Nông Nghiệp Quan Trọng được chuyển đổi gián tiếp thông qua việc chia cắt thửa đất và các tác động gián tiếp khác. Cơ quan sẽ làm việc với các tổ chức và cơ quan địa phương, khu vực và tiểu bang để xác định đất phù hợp trong khu vực, cũng như các chủ sở hữu đất sẵn sàng, và thiết lập các biện pháp bảo tồn nông nghiệp trên cơ sở được thiết lập trong Dự luật Giảm nhẹ AG-MM#1 để cung cấp bảo vệ vĩnh viễn và quản lý lâu dài các vùng đất nông nghiệp đang hoạt động. Ngay cả với cam kết này, Cơ quan có thẩm quyền thừa nhận rằng các tác động không thể được giảm thiểu hoàn toàn.

Việc phân tích tình trạng chia cắt thửa đất (bao gồm cả các thửa đất còn sót lại không thể sinh tồn được) được thực hiện với mục đích thỏa mãn CEQA và NEPA bằng cách mô tả bản chất và mức độ của tác động, tập trung vào các chủ đề chuyển đổi Đất Canh Tác Quan Trọng (Phần 3.14, Đất canh tác nông nghiệp, của Dự thảo EIR/ EIS) và các tác động xã hội/kinh tế (Phần 3.12, Kinh tế xã hội và cộng đồng, của Dự thảo EIR/EIS). Tuy nhiên, phân tích như vậy không được giả định là đầy đủ đối với các giao dịch bất động sản sẽ xảy ra trong quá trình mua lại quyền ưu tiên. Phân tích chi tiết hơn về từng thửa đất sẽ được thực hiện trong quá trình thẩm định trước khi mua tài sản. Phân tích này sẽ nhất quán với Đạo luật về Chính Sách Hỗ Trợ Tái Định Cư và Mua Tài Sản Địa Ốc Thống Nhất, trong đó thiết lập các tiêu chuẩn tối thiểu để xử lý và bồi thường cho những cá nhân có tài sản thực được mua cho một dự án do liên bang tài trợ (xem Tập 2, Phụ lục 3.12-A, Tài Liệu Hỗ Trợ Tái Định Cư, để biết thêm thông tin). Thông tin bổ sung về việc thu mua, bồi thường và hỗ trợ di dời có sẵn theo yêu cầu tại trang web của Cơ quan: [http://www.hsr.ca.gov/Programs/private\\_property.html](http://www.hsr.ca.gov/Programs/private_property.html).

Phản hồi đối với các nhận xét liên quan đến việc truy cập bị gián đoạn vào các thửa đất còn lại được thảo luận trong SJM-Response-AG-1: Sự Gián Đoạn Tạm Thời và Vĩnh Viễn của Cơ Sở Hạ Tầng Nông Nghiệp Phục Vụ Đất Canh Tác Quan Trọng là Kết Quả của Việc Xây Dựng Dự Án.

### **20.9.3 SJM-Response-AG-3: Ảnh Hưởng Của Gió—Lắng Động Bụi và Trôi Dạt Thuốc Trừ Sâu và Thuốc Diệt Cỏ Trên Đất Canh Tác Quan Trọng Liền Kề**

*Nhiều ý kiến bày tỏ lo ngại về việc sử dụng thuốc diệt cỏ và thuốc trừ sâu trong quá trình xây dựng và vận hành dự án và sự trôi dạt của bụi, thuốc trừ sâu và thuốc diệt cỏ do kết quả của quá trình xây dựng và vận hành dự án. Các mối quan tâm bao gồm giảm năng suất nông nghiệp do sự lắng đọng bụi trên các cánh đồng liền kề và khả năng sử dụng thuốc diệt cỏ để kiểm soát cỏ dại trong quá trình xây dựng và vận hành dự án làm ảnh hưởng tai hại đến tình trạng Hữu Cơ Được Chứng Nhận của các cánh đồng liền kề trong sản xuất nông nghiệp hữu cơ.*

Các vật liệu trong không khí như bụi, thuốc trừ sâu và thuốc diệt cỏ có khả năng ảnh hưởng đến năng suất nông nghiệp trên các mảnh đất liền kề của Đất Nông Nghiệp Quan Trọng nếu bị gió cuốn. Sự lắng đọng của bụi có thể làm giảm năng suất do ngăn trở quá trình quang hợp và tạo ra môi trường thuận lợi cho sâu bệnh, đặc biệt là các loài bọ nhện (Cơ quan quản lý 2012, như được trích dẫn trong Phần 3.14, Đất Canh Tác Nông Nghiệp, của Dự thảo EIR/EIS; xem thêm Tập 2, Phụ lục 3.14-D, Tác Động Do Gió Gây Ra: Ảnh hưởng đến thụ phấn; Nở Hoa và Bụi). Thuốc trừ sâu và thuốc diệt cỏ trôi sang các thửa đất liền kề có khả năng ảnh hưởng xấu đến



năng suất nông nghiệp, đặc biệt là khi thửa đất liền kề có trạng thái Hữu Cơ Được Chứng Nhận. Ngoài ra, MM-BIO#2, Chuẩn Bị và Thực Hiện Kế Hoạch Kiểm Soát Cỏ Dại, sẽ thiết lập các phương pháp tiếp cận để giảm thiểu và tránh sự lây lan của cỏ dại xâm lấn trong các hoạt động gây xáo trộn mặt đất trong quá trình xây dựng, vận hành và bảo trì.

### **Lắng đọng bụi**

Các hoạt động xây dựng, chẳng hạn như phân loại và di chuyển trên các khu vực dân dụng và đường vào tạm thời, có khả năng làm tăng bụi trong không khí. Ngoài ra, hoạt động của dự án còn tiềm ẩn nguy cơ phát sinh bụi trong các hoạt động bảo trì.

Trong quá trình xây dựng dự án, các nhà thầu sẽ kiểm soát bụi đào tẩu thông qua việc tuân thủ các yêu cầu của Ban Tài Nguyên Không Khí California và giấy phép của Khu Kiểm Soát Ô Nhiễm Không Khí Thung Lũng San Joaquin (Tập 2, Phụ lục 3.14-D, trang 4). Các biện pháp đó có thể bao gồm tưới nước cho các bề mặt tiếp xúc. Giảm thiểu bụi trong không khí do xây dựng gây ra sẽ giảm thiểu tác động của bụi đối với năng suất vụ mùa trồng trên các Vùng Đất Canh Tác Quan Trọng.

Trong quá trình vận hành dự án, tốc độ cao của tàu có thể làm tăng phát sinh bụi. Để giảm thiểu sự phát sinh bụi, cần phải bảo dưỡng để giảm thiểu việc tạo ra bụi để khi có gió sẽ không làm trôi bụi. Trong quá trình ưu tiên, các kế hoạch về bụi đã được sửa đổi sẽ được phát triển (Tập 2, Phụ lục 3.14-D, trang 4).

### **Thuốc Trừ Sâu và Thuốc Diệt Cỏ Trôi Dạt**

Gió gây ra từ tàu HSR có thể làm cho thuốc trừ sâu và thuốc diệt cỏ dùng cho một thửa đất trôi sang một thửa liền kề (Cơ quan quản lý 2012, như được trích dẫn trong Phần 3.14 của Dự thảo EIR/EIS; xem Tập 2, Phụ lục 3.14-D). Ngoài ra, một số nông nghiệp sản xuất liền kề với khu vực nghiên cứu tài nguyên là hữu cơ, cùng với thời gian chứng nhận 3 năm. Việc trôi dạt thuốc trừ sâu và thuốc diệt cỏ được sử dụng trong quá trình xây dựng tại các công trường xây dựng và các hoạt động bảo dưỡng dọc theo hành lang HSR có thể làm ảnh hưởng đến chứng nhận hữu cơ của các trang trại này, làm suy yếu khả năng sinh tồn của chúng.

Luật hiện hành nghiêm cấm việc sử dụng thuốc trừ sâu trôi dạt ra khỏi (các) lô đất nơi thuốc trừ sâu được sử dụng. Tập 2, Phụ lục 3.14-D ghi chú (trang 4) rằng các thực hành ứng dụng thuốc trừ sâu hiện nay bao gồm cả ứng dụng trên mặt đất và trên không. Các thực thi này, bao gồm cả việc hạn chế sử dụng thuốc trừ sâu trong thời điểm có gió dưới từ 5 đến 10 dặm/giờ, hiện đang được sử dụng thành công để sử dụng thuốc trừ sâu ở những khu vực có đường giao thông (đường bộ, đường cao tốc, và đường sắt). Việc áp dụng thuốc trừ sâu dọc theo Đoạn Dự Án San Jose đến Merced sẽ tương tự như các tuyến giao thông tuyến tính khác. Điểm khác biệt chính là HSR sẽ tạo ra gió. Các nhà bình luận bày tỏ lo ngại rằng gió do HSR gây ra có thể khiến thuốc trừ sâu trôi sang cánh đồng lân cận. Tuy nhiên, gió do đoàn tàu chạy qua tạo ra nhỏ hơn từ 5 đến 10 dặm/giờ ở rìa của lề bên phải, vì vậy bất kỳ loại thuốc trừ sâu nào được sử dụng để kiểm soát cỏ dại trong phần đường bên phải sẽ không thổi vào các lô đất nông nghiệp liền kề (trang 2 của Tập 2, Phụ lục 3.14-D). Do đó, việc vận hành dự án sẽ không dự kiến là làm trầm trọng thêm tình trạng trôi dạt thuốc trừ sâu.

Ngoài ra, có thể thuốc diệt cỏ sẽ được sử dụng tại các công trường xây dựng. Tác động AG#7, Sự Can Thiệp Vĩnh Viễn Của Gió Đối Với Các Hoạt Động Nông Nghiệp Trên Đất Canh Tác Quan Trọng, của Dự thảo EIR/EIS đã được sửa đổi để đề cập đến việc sử dụng thuốc diệt cỏ trong quá trình xây dựng dự án. Như được mô tả trong Tác động AG#1 trên trang 3.14-28 trong Dự thảo EIR/EIS, một số Đất Nông Nghiệp Quan Trọng sẽ được sử dụng để xây dựng dự án. Theo AG-IAMF#1, tất cả các khu vực tiếp cận xây dựng, huy động, bố trí vật liệu và dân dụng trên Đất Nông Nghiệp Quan Trọng sẽ được trả lại tình trạng tương đương với tình trạng trước khi xây dựng. Đối với bất kỳ Đất Nông Nghiệp Quan Trọng nào có trạng thái Hữu Cơ Được Chứng Nhận tại thời điểm xây dựng, việc khôi phục sẽ bao gồm việc khôi phục đất để nó có thể nhận được trạng thái Hữu Cơ Được Chứng Nhận. Thực hiện Biện Pháp Giảm Thiểu BIO# 2, Chuẩn bị và Thực Hiện Kế Hoạch Kiểm Soát Cỏ Dại, sẽ giảm thiểu hơn nữa bất kỳ ảnh hưởng nào của việc sử dụng thuốc diệt cỏ trong giai đoạn xây dựng. Kết luận CEQA đối với tác động này đã được

sửa đổi để công nhận rằng việc thực hiện Biện pháp giảm thiểu BIO#2 sẽ làm giảm hơn nữa nguy cơ lây lan thuốc diệt cỏ trong quá trình xây dựng dự án.

## 20.10 Tài Nguyên Văn Hóa

### 20.10.1 SJM-Response-CUL-1: Cơ Sở Để Xác Định các Thuộc Tính Lịch Sử

*Một số nhà bình luận lưu ý mối quan tâm về các chi tiết liên quan đến việc xử lý các tài sản có thể bước sang tuổi 50 từ năm 2017 đến khi hoàn thành dự án.*

Đường cơ sở về môi trường của dự án để phân tích trên tất cả các loại tài nguyên là 2016–2017, phản ánh Thông báo Ý Định và Thông Báo Chuẩn Bị Của Dự Án. Theo Thỏa thuận có lập trình Mục 106 của dự án, biên bản thỏa thuận (MOA) tiếp theo sẽ cung cấp điều khoản cho việc phát triển và thực hiện nỗ lực xác định và đánh giá sau rà soát nếu có thể áp dụng cho cam kết. Vui lòng xem EIR/EIS Tập 2, Phụ lục 3.17-D, Thỏa Thuận Có Lập Trình Giữa FRA, ACHP, SHPO và Cơ Quan Về Việc Tuân Thủ Mục 106 của NHPA, Vì Nó Áp Dụng Cho Dự Án Đường Sắt Cao Tốc California. Các kế hoạch khảo cổ và xử lý môi trường đã xây dựng của dự án cũng sẽ giải quyết việc xác định và xử lý các tài sản lịch sử có thể bước sang tuổi 50 từ năm 2017 đến khi dự án hoàn thành.

### 20.10.2 SJM-Response-CUL-2: Những Thay Đổi Đối Với Báo Cáo Khảo Sát Khảo Cổ Học

*Một số nhà bình luận đề nghị sửa đổi Báo Cáo Khảo Sát Khảo Cổ Học (ASR; Authority 2019b, như được trích dẫn trong Phần 3.17, Tài Nguyên Văn Hóa, của Dự thảo EIR/EIS).*

Cơ quan đã tham vấn với Văn Phòng Bảo Tồn Di Tích Lịch Sử Bang California (SHPO) về các phát hiện kỹ thuật trong ASR, bao gồm một số cuộc họp hội thảo để xem trước các quyết định về tính đủ điều kiện. Cơ quan cũng tham khảo ý kiến về phát hiện của Mục 106 về ảnh hưởng đối với các nguồn tài nguyên khảo cổ. Vui lòng tham khảo hồ sơ của các bên tư vấn trong EIR/EIS Tập 2, Phụ lục 3.17-A, Thư từ. SHPO đồng tình với việc xác định các thuộc tính lịch sử khảo cổ học như được trình bày trong ASR vào ngày 27 Tháng Tám, 2019, cũng như việc phát hiện các tác động lên các đặc tính lịch sử đó vào ngày 27 Tháng Ba, 2020. ASR đã được chuyển đến các bên tham vấn Mục 106 để xem xét và những nhận xét đó đã được xem xét để sửa đổi trước khi đệ trình lên SHPO. Vui lòng tham khảo hồ sơ tiếp cận của cơ quan và các bên quan tâm trong EIR/EIS Tập 2, Phụ lục 3.17-A và ASR Phụ lục C. Dựa trên phân tích kỹ thuật chi tiết được trình bày trong ASR, cũng như ý kiến đóng góp do SHPO của California cung cấp, Cơ quan cho rằng có đủ bằng chứng đáng kể để hỗ trợ các phát hiện được trình bày trong EIR/EIS. Không có bất kỳ sửa đổi nào đối với ASR được đảm bảo.

### 20.10.3 SJM-Response-CUL-3: Những Thay Đổi Đối Với Báo Cáo Khảo Sát Kiến Trúc Lịch Sử

*Một số nhà bình luận đề nghị sửa đổi Báo cáo Khảo Sát Kiến Trúc Lịch Sử (HASR; Authority 2019a, như được trích dẫn trong Phần 3.17, Tài Nguyên Văn Hóa, của Dự thảo EIR/EIS).*

Cơ quan đã tham vấn với California SHPO về các phát hiện kỹ thuật trong HASR, bao gồm một số cuộc họp hội thảo để xem trước các quyết định về tính đủ điều kiện. Cơ quan cũng đã tham khảo ý kiến về phát hiện của Mục 106 về ảnh hưởng đối với tài nguyên kiến trúc lịch sử. SHPO đồng tình với việc xác định các tài nguyên kiến trúc lịch sử như được trình bày trong HASR vào ngày 12 Tháng Bảy, 2019, cũng như việc phát hiện các tác động đối với các tài sản lịch sử đó vào ngày 27 Tháng Ba, 2020. HASR đã được chuyển đến các bên tham vấn Mục 106 để xem xét và những nhận xét đó đã được xem xét để sửa đổi trước khi đệ trình lên SHPO. Vui lòng tham khảo hồ sơ tiếp cận của cơ quan và các bên quan tâm trong EIR/EIS Tập 2, Phụ lục 3.17-A, Thư từ. Dựa trên phân tích kỹ thuật chi tiết được trình bày trong HASR, cũng như ý kiến đóng góp do SHPO của California cung cấp, Cơ quan cho rằng có đủ bằng chứng đáng kể để hỗ trợ các phát hiện được trình bày trong EIR/EIS. Không có bất kỳ sửa đổi nào đối với HASR được đảm bảo.

## 20.10.4 SJM-Response-CUL-4: Tiếp Tục Tham Vấn Các Bộ Lạc

*Một số nhà bình luận đề cập đến nhu cầu tham vấn bộ lạc và tác động đến các địa điểm bản địa.*

Cơ quan hiện đang liên tục tham vấn bí mật với Bộ lạc Amah Mutsun. Cho đến nay, điều này đã bao gồm các cuộc họp thông tin chung, các cuộc họp tham vấn cụ thể và thư từ tiếp cận cộng đồng. Vui lòng xem hồ sơ tham vấn bộ lạc trong EIR/EIS Tập 2, Phụ lục 3.17-B, Tài Nguyên Văn Hóa—Phản Dự án Hợp nhất từ San Jose đến Merced Nỗ Lực Tiếp Cận và Tham Vấn Bộ Lạc 2009–2018. Cơ quan sẽ tiếp tục thảo luận về các mối quan tâm trong suốt quá trình lập dự án và phát triển Mục 106 MOA và các kế hoạch xử lý liên quan (nếu cần). Cơ quan dự kiến sẽ có MOA được ký kết trước khi đạt được Biên bản Quyết định.

## 20.11 Phản Hồi Tiêu Chuẩn Về Sự Tham Gia Của Công Chúng và Cơ Quan

### 20.11.1 SJM-Response-OUT-1: Tiếp Cận Cộng Đồng

*Nhiều nhà bình luận quan tâm đến quá trình tham gia của cộng đồng và cho rằng cách tiếp cận là không phù hợp cho một dự án ở quy mô và phạm vi này. Một số nhà bình luận đã yêu cầu kéo dài thời gian lấy ý kiến công chúng về Dự thảo EIR/EIS. Một số yêu cầu đó cho thấy cần gia hạn thêm ít nhất 30 ngày. Các nhà bình luận cũng bày tỏ lo ngại về tính sẵn có của các báo cáo kỹ thuật hỗ trợ.*

Căn cứ vào các yêu cầu của NEPA và CEQA, Cơ quan đã tiến hành một chương trình có sự tham gia của cộng đồng và cơ quan như một phần của quá trình xem xét môi trường. Sự tham gia và tiếp cận cộng đồng bao gồm việc phát triển và cung cấp các tài liệu thông tin như tờ thông tin, các cuộc họp thông tin và xác định phạm vi (bao gồm các cuộc họp ở tòa thị chính), các cuộc họp công cộng và cơ quan, các cuộc họp với các cá nhân và nhóm, cũng như các bài thuyết trình và họp giao ban cho những người quan tâm và /hoặc các tổ chức và hiệp hội bị ảnh hưởng.

Sự tham gia của cơ quan bao gồm các cuộc họp xác định phạm vi cơ quan, cuộc họp Nhóm Công Tác Liên Cơ Quan với các đại diện cơ quan và tham vấn cơ quan khác. Các Bảng 9-1 đến 9-4 của EIR/EIS Cuối cùng liệt kê các cuộc họp tiếp cận các bên liên quan chính được tổ chức như một phần trong nỗ lực tiếp cận của Cơ quan có liên quan với quá trình phát triển Phản Dự Án San Jose đến Merced. Tiếp cận cộng đồng và cơ quan cũng bao gồm thông báo và lưu hành Dự thảo EIR/EIS. Chương 9 của EIR/EIS cuối cùng mô tả các nỗ lực tham gia của cộng đồng và cơ quan được tiến hành trong quá trình chuẩn bị và sau khi xuất bản, Dự thảo EIR/EIS.

### Yêu Cầu Gia Hạn

Cơ quan là cơ quan dẫn đầu CEQA và NEPA cho Dự thảo EIR/EIS. Do đó, Cơ quan có thẩm quyền tiến hành thông báo công khai về tính sẵn có của Dự thảo EIR/EIS để công chúng xem xét.

Dự thảo EIR/EIS của Phản Dự Án từ San Jose đến Merced ban đầu được lưu hành trong 45 ngày theo yêu cầu của CEQA (Hướng dẫn CEQA §§ 15080–15088). Nguyên Tắc CEQA cung cấp:

*Thời gian xem xét công khai đối với dự thảo EIR không được dưới 30 ngày và cũng không được lâu hơn 60 ngày trừ những trường hợp bất thường. Khi dự thảo EIR được gửi đến State Clearinghouse để xem xét bởi các cơ quan tiểu bang, thời gian xem xét công khai sẽ không được dưới 45 ngày, trừ khi State Clearinghouse chấp thuận một khoảng thời gian ngắn hơn, không dưới 30 ngày. (14 Cal. Code Regs. § 15105)*

Tương tự như vậy, Cơ quan, với vai trò là cơ quan chủ trì NEPA, đã ban hành Dự thảo EIR/EIS phù hợp với Phần 13(c)(9) của Quy trình FRA về Xem xét Tác Động Môi Trường, theo đó cung cấp:

*Dự thảo EIS sẽ được cung cấp cho công chúng và cơ quan lấy ý kiến trong ít nhất 45 ngày kể từ ngày thứ Sáu tuần sau dự thảo EIS được EPA [Cơ Quan Bảo Vệ Môi Trường Hoa Kỳ] nhận được. Khoảng thời*

*gian cho các nhận xét về dự thảo EIS sẽ được chỉ định ở vị trí nổi bật trong tài liệu, nhưng các ý kiến nhận được sau khoảng thời gian đã nêu nên được xem xét trong chừng mực có thể. (64 Fed. Reg. 101, trang 28545, Ngày 26 Tháng Năm, 1999)*

Dự thảo EIR/EIS ban đầu đã được cung cấp để xem xét và nhận xét trong 45 ngày đánh giá công khai bắt đầu từ ngày 24 Tháng Tư 2020 và kết thúc vào ngày 8 Tháng Sáu, 2020, theo CEQA và NEPA. Để đáp ứng các yêu cầu của cơ quan và các bên liên quan cũng như xem xét các hạn chế do đại dịch coronavirus mới (COVID-19) gây ra, Cơ quan có thẩm quyền đã kéo dài thời gian bình luận thêm 15 ngày để kết thúc vào ngày 23 Tháng Sáu, 2020. Cơ quan cho rằng thời gian được cung cấp, bao gồm cả thời gian gia hạn bình luận 15 ngày, là đủ để công chúng xem xét và đưa ra nhận xét về Dự thảo EIR /EIS của Phần Dự Án San Jose đến Merced.

### **Lưu Hành và Thông Báo Về Tình Trạng Sẵn Có**

Theo các yêu cầu đặt ra trong Mục 15086 và 15087 của Nguyên tắc CEQA, Cơ quan đã cung cấp thông báo rộng rãi về tình sẵn có của Dự thảo EIR/EIS để đảm bảo rằng các thành viên của công chúng; các cơ quan địa phương, tiểu bang và liên bang; và các bộ lạc đã có cơ hội để xem xét và đưa ra nhận xét. Cơ quan đã cung cấp thông báo rộng rãi về tính khả dụng của Dự thảo EIR/ EIS theo những cách sau:

- Xuất bản trong mục pháp lý của tám tờ báo địa phương, bao gồm một số bằng tiếng Tây Ban Nha, Quan Thoại, và Việt Nam
- Gửi email đến tất cả các cá nhân / tổ chức trước đó đã đăng ký nhận thông tin qua e-mail về Dự thảo EIR/EIS
- Gửi thư trực tiếp cho những người trong danh sách gửi thư của dự án và những người đã yêu cầu thông báo bằng văn bản
- Gửi thư trực tiếp cho chủ sở hữu/ người chiếm ngụ tài sản trong vòng 1,000 feet tính từ dấu chân của dự án thay thế cho các khu vực chưa hợp nhất, trong vòng 300 feet tính từ dấu chân dự án đối với các khu vực kết hợp và trong vòng 1,200 feet tính từ (các) dấu chân của nhà ga HSR
- Gửi thư trực tiếp đến các cơ quan, các quan chức được bầu và các bộ lạc
- Gửi thư trực tiếp đến các trường học và cơ sở giáo dục trong vòng 0.5 dặm tính từ dấu chân dự án
- Gửi thư trực tiếp đến các trường học, cơ sở giáo dục và các khu học chánh trong vòng 0.25 dặm tính từ dấu chân dự án
- Đã nộp các thông báo điện tử cho Văn Phòng Lục Sự Quận ở các Quận Santa Clara, San Benito và Merced
- Đã nộp các bản sao cho State Clearinghouse
- Xuất bản trong *Sổ Đăng Ký Liên Bang*

Cơ quan đã cung cấp quyền truy cập vào Dự thảo EIR/EIS theo những cách sau: toàn bộ Dự thảo EIR/EIS, Tập 1 đến Tập 3, đã được cung cấp trên trang web của Cơ quan; phương tiện điện tử chứa các tài liệu này được cung cấp miễn phí cho bất kỳ ai yêu cầu chúng qua trang web của Cơ quan; và các phương tiện điện tử và các bản in đã được cung cấp cho công chúng xem tại các văn phòng Sacramento và San Jose của Cơ Quan. Trong những tháng trước khi công bố Dự thảo EIR/EIS ngày 24 Tháng Tư, Cơ quan có thẩm quyền duy trì liên hệ thường xuyên với các kho lưu trữ về khả năng tiếp nhận và duy trì các tài liệu phân phối cho công chúng xem xét, và các phương tiện điện tử và bản in đã được chuẩn bị cho các thư viện công cộng trong vùng lân cận của dự án. Tuy nhiên, xem xét đại dịch COVID-19, tất cả các kho lưu trữ đã bị đóng cửa hoặc hoạt động với khả năng tiếp cận công cộng hạn chế theo quy định về nơi trú ẩn tại chỗ của Thống đốc Newsom (Lệnh Hành Pháp N-33-20) và các chỉ thị hiện hành của Viện Chức Y Tế Quận.



Tất cả các báo cáo kỹ thuật và các tài liệu khác được tham chiếu trong Dự thảo EIR/EIS đều có sẵn dưới dạng điện tử theo yêu cầu thông qua trang web của Cơ quan hoặc bằng cách gọi cho văn phòng Cơ quan theo số (800) 455-8166. Các tài liệu hỗ trợ này không có trong số lượng của Dự thảo EIR/EIS đã không được cung cấp trên trang web vì Cơ quan có thẩm quyền cố gắng hết sức để đảm bảo trang web và nội dung của trang web đáp ứng các yêu cầu của Đạo Luật Về Người Mỹ Bị Khuyết Tật bắt buộc theo quy định về Khả năng truy cập nội dung web bắt buộc theo Hướng Dẫn 2.0 tiêu chuẩn Mức AA của tiểu Bang California.

Cơ quan cũng tạo điều kiện để nâng cao nhận thức về tính sẵn có của Dự thảo EIR/EIS và thời gian góp ý theo những cách sau: bằng cách sử dụng các thông báo qua thư và tin nhắn điện tử, bằng cách cung cấp thông tin trong các cuộc họp cơ quan hàng tháng và tham vấn thường xuyên, và bằng cách tổ chức ba cuộc khai trương cộng đồng ảo và một phiên điều trần công khai ảo trong thời gian 45 ngày xem xét Dự thảo EIR/EIS.

Công chúng có cơ hội đóng góp ý kiến về Dự thảo EIR/EIS theo nhiều cách. Các nhận xét có thể được gửi đến Cơ quan bằng cách gửi thư bản cứng, bằng lời nói tại phiên điều trần công khai, qua e-mail hoặc điện tử trên trang web của Cơ quan. Cơ quan đã xem xét tất cả các ý kiến về Dự thảo EIR/EIS nhận được trong thời gian lấy ý kiến 60 ngày từ ngày 24 Tháng Tư đến ngày 23 Tháng Sáu 2020. Những nhận xét này và phản hồi của Cơ quan có thẩm quyền được bao gồm trong các chương sau của EIR/ EIS cuối cùng này: Chương 21, Bình Luận Của Cơ Quan Liên Bang; Chương 22, Bình Luận Của Cơ Quan Tiểu Bang; Chương 23, Bình Luận Chính Thức Được Bầu Chọn; Chương 24, Nhận Xét Của Cơ Quan Địa Phương; Chương 25, Nhận Xét Về Tổ Chức và Kinh Doanh; và Chương 26, Nhận Xét Cá Nhân. Tổng cộng có 747 lá thư gửi đi (một lá thư gửi đi có thể bao gồm một hoặc nhiều nhận xét) đã được gửi trên Dự thảo EIR/EIS. Những đề trình này được cung cấp qua e-mail, qua thư gửi qua đường bưu điện và qua trang web của Cơ quan. Trong những bức thư gửi này có khoảng 4,889 nhận xét cá nhân.

### Thông Báo Cuộc Họp và Điều Trần Công Khai

Thông Báo về Tình Trạng Sẵn Có (NOA), được phát hành ban đầu vào ngày 24 Tháng Tư, 2020, bao gồm thông báo trực tiếp vào ngày 27 Tháng Năm, 2020, Phiên điều trần công khai cũng như Khai Trương cộng đồng trực tiếp vào ngày 11 Tháng Năm, ngày 14 Tháng Năm, và Ngày 18 Tháng Năm, 2020.

Ngoài các nỗ lực thông báo được mô tả ở trên trong Thông Tư và Thông Báo về tình trạng sẵn có, Cơ quan cũng đăng NOA trên trang web của Phần Dự Án San Jose đến Merced với một liên kết từ trang chủ của Cơ quan. Chính quyền cũng đã ban hành một thông cáo báo chí vào ngày 22 Tháng Tư, 2020, với thông tin cụ thể về cuộc điều trần và cuộc họp.

Sau khi phát hành NOA, Thống đốc California Gavin Newsom đã công bố các chỉ thị nhằm giải quyết nhu cầu làm chậm sự lây lan của COVID-19 ở California (và trên toàn cầu) bằng cách cấm tụ tập ở mọi quy mô. Ngoài ra, Thống đốc Newsom đã ban hành Lệnh Hành Pháp N-33-20, lệnh này ra lệnh cho tất cả các cá nhân sống ở Bang California phải ở nhà hoặc tại nơi cư trú của họ, có hiệu lực ngay lập tức và cho đến khi có thông báo mới. Để tuân thủ các chỉ thị của Thống đốc và Lệnh Hành Pháp N-33-20, và để bảo vệ sức khỏe cộng đồng, Cơ quan đã thay đổi hình thức trực tiếp truyền thông cho phiên điều trần công khai và các cuộc khai trương của cộng đồng sang định dạng “ảo” được tổ chức trực tuyến và qua Điện thoại. Thông tin cập nhật về Phiên Điều Trần Công Cộng và Khai Trương của Cộng đồng đã được cung cấp trên trang web của Cơ quan.

Để tạo điều kiện cho ba cuộc khai trương ảo và buổi điều trần công khai, nhiều ấn phẩm và tài liệu khác nhau đã được phát triển bằng tiếng Anh, tiếng Tây Ban Nha, tiếng Việt và tiếng Trung Hoa. Những tài liệu này bao gồm Tờ Thông Tin Về Đường Sắt Cao Tốc Toàn Tiểu Bang, Tóm Tắt Điều Hành Phần Dự Án San Jose đến Merced, và NOA. Ngoài ra, trang web của Cơ quan bao gồm thông tin về HSR, tuyến đường HSR được đề xuất, Kế hoạch kinh doanh của Cơ quan từ năm 2008, bản tin, thông cáo báo chí, cuộc họp của ban giám đốc, những phát triển gần đây, tình trạng của quá trình xem xét môi trường, thông tin liên hệ của Cơ quan, và liên quan các liên kết.



Thông dịch viên ngôn ngữ có sẵn tại các Cuộc Khai Trương Cộng Đồng Ảo và Phiên Điều Trần Công Cộng.

### **Các Góp Ý Nhận Được Sau Khoảng Thời Gian Nhận Xét**

Dự thảo EIR/EIS cho Phần Dự án San Jose đến Merced đã được lưu hành để công chúng xem xét và góp ý trong 60 ngày từ ngày 24 Tháng Tư, 2020 đến ngày 23 Tháng Sáu, 2020. Đã có khoảng 38 lượt gửi góp ý được Cơ quan chức năng nhận được sau khi kết thúc thời gian bình luận. Mặc dù những lần nộp muộn này, chúng vẫn được xem xét và phản hồi trong Tập 4 của EIR/EIS Cuối cùng này.

### **Các Góp Ý Nhận Được về Dự Thảo Sửa Đổi/Bổ Sung EIR/EIS**

Dự thảo Sửa đổi/Bổ sung EIR/EIS cho Phần Dự án cho San Jose đến Merced đã được lưu hành để công chúng xem xét và nhận xét trong 45 ngày từ ngày 23 Tháng Tư, 2021 đến ngày 9 Tháng Sáu, 2021. Cơ quan đã nhận được tổng cộng 16 lần gửi bình luận thông qua sự kết hợp của thư và email. 16 lượt gửi này mang lại tổng cộng 226 bình luận rời rạc.

#### **20.11.2 SJM-Response-OUT-2: Tham Vấn với Các Cơ Quan Địa Phương và Nhất Quán với Các Quy Định Của Địa Phương**

*Một số người bình luận cho rằng Cơ quan đã không tham khảo ý kiến của các cơ quan địa phương theo yêu cầu của pháp luật. Một số nhà bình luận đã đặt câu hỏi về tuyên bố được đưa ra trong Dự thảo EIR/EIS rằng Cơ quan có thẩm quyền không bắt buộc phải tuân thủ các quy định của địa phương đối với các nguồn lực khác nhau.*

Cơ quan đã tham khảo ý kiến rộng rãi với các quan chức chính quyền địa phương và nhân viên cơ quan công quyền địa phương trong quá trình lập kế hoạch và thiết kế các giải pháp thay thế San Jose đến Merced và sự phát triển của EIR/EIS. Chương 9 của EIR/EIS cuối cùng này ghi lại các hoạt động tham vấn của các cơ quan công quyền địa phương từ năm 2009 đến năm 2020. Ngoài ra, Mục 9.4.7, Cuộc Họp và Tham Vấn của Cơ quan, của EIR/EIS Cuối cùng này tóm tắt các nỗ lực phối hợp với các cơ quan hợp tác.

Dự án đang được thực hiện bởi một cơ quan tiểu bang (Cơ quan) và Cơ quan này đóng vai trò là cơ quan chủ trì liên bang theo MOU (Biên bản ghi nhớ) được thực hiện bởi FRA và Cơ quan vào ngày 23 Tháng Bảy, 2019. Dự án phải tuân thủ các chính sách và mục tiêu của các quy chế và quy định mà Cơ quan có thẩm quyền điều hành, bao gồm tất cả các quy định hiện hành của tiểu bang và liên bang. Một số người bình phẩm cho rằng dự án HSR phải phù hợp với kế hoạch chung của địa phương. Vì một cơ quan của Bang California là bên đề xuất dự án, nên dự án không phải tuân theo các chính sách quy hoạch chung của chính quyền địa phương hoặc các quy định về phân vùng.

Tuy nhiên, Cơ quan chức năng công nhận rằng dự án có thể thành công nhất nếu được thiết kế theo cách ngày càng nhạy cảm có thể với môi trường địa phương mà nó phải di chuyển qua đó trong khi vẫn đáp ứng các ràng buộc thiết kế riêng của dịch vụ HSR. Hơn nữa, thông qua các cuộc họp với nhân viên cơ quan địa phương và thảo luận trực tiếp với từng viên chức và nhân viên chính quyền địa phương, Cơ quan đã nỗ lực phát triển một thiết kế dự án giảm thiểu tác động cục bộ và phù hợp với kế hoạch của địa phương nhất có thể. Phù hợp với các yêu cầu của CEQA và NEPA, tính nhất quán của dự án với các quy hoạch chung của địa phương và các quy định về phân vùng được thảo luận trong EIR/EIS trong Phần 3.13, Quy Hoạch Trạm, Sử Dụng Đất và Phát Triển, và Thêm nữa trong Tập 2, Phụ lục 2-J, Khu Vực và Các Kế Hoạch và Chính Sách Địa Phương, và Tập 2, Phụ lục 2-K, Phân Tích Tính Nhất Quán Của Chính Sách. Phụ lục 2-K cũng bao gồm một cuộc thảo luận về mức độ mà Cơ quan có thể điều chỉnh dự án với kế hoạch theo yêu cầu của 40 C.F.R. Phần 1506.2 (d).

#### **20.11.3 SJM-Response-OUT-3: Phối Hợp với Các Cơ Quan Bảo Tồn Địa Phương**

*Các nhà bình luận đề nghị rằng Cơ quan có thẩm quyền nên làm việc với các cơ quan bảo tồn chuyên gia địa phương về các vấn đề động vật hoang dã.*

Cơ quan đã tiến hành tiếp cận sâu rộng với các bên liên quan, nhóm làm việc cộng đồng, nhóm công tác kỹ thuật và các cơ quan như đã thảo luận trong Chương 9, Sự Tham Gia Của Cộng Đồng và Cơ Quan. Chương này trình bày chi tiết về các nhóm và cơ quan mà Cơ quan đã gặp gỡ, và Tập 2, Phụ lục 9-A, Sự Tham Gia Của Cộng Chúng và Cơ Quan, bao gồm thêm chi tiết về các cuộc họp, chủ đề và ngày tháng này. Thông qua giai đoạn lấy ý kiến cộng đồng, nhiều nhóm và cơ quan trong số này đã đưa ra ý kiến về Dự thảo EIR/EIS và Dự thảo Sửa Đổi/Bổ Sung EIR/EIS. Theo kết quả của các nhận xét và thông tin được cung cấp, Cơ quan đã sửa đổi các phần của EIR/EIS cuối cùng để phản ánh thông tin này. Cơ quan cũng sẽ tiếp tục làm việc với các cơ quan thông qua các quy trình cấp phép khác nhau và với các bên liên quan, bao gồm cả các cơ quan bảo tồn, để giải quyết thêm các mối quan tâm của họ.

## 21 FEDERAL AGENCY COMMENTS

## 21 FEDERAL AGENCY COMMENTS (Part 1)

# Submission 1683 (Allison M Jacobson, U.S. Department of the Interior, Bureau of Reclamation, June 23, 2020)

1683-3509

San Jose to Merced (JM)

## COMMENT & RESPONSE LOG

1683-3510

1683-3511

1683-3512

1683-3513

1683-3514

1683-3515

1683-3516

1683-3517

1683-3518

1683-3519

1683-3520

1683-3521

1683-3522

1683-3523

1683-3524

Project: CHSR – San Jose to Merced (JM)					Updated: 06/16/20   WBS:		Submittal: San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS (Public Draft)							
Client: CHSRA														
Comments					Responses									
					Dispositions Code: A = Have Incorporated / Will Incorporate; B = Have Clarified / Will Clarify; C = Delete Comment; D = Will Incorporate in Next Submittal; E = Discuss / Clarify with Authority									
Comment Number	Page/Sept Number	Comments	Reviewers Name	Date	Dispositions	Responses	Responders Name	Date	Verification (QC name/date)					
		This section lists Reclamation only as a cooperating agency. Needs to identify Reclamation's action and list activities that would occur on Reclamation land that are analyzed in the document. Suggest including this text: "The HSR alignment crosses Reclamation lands and facilities. Reclamation may issue rights of entry permits for pedestrian surveys and ground disturbing investigations, such as geotechnical investigations, or other information gathering activities. It may grant temporary construction permits for the relocation of facilities and equipment such as pipes, canals, and pumps. If the facilities are relocated outside of Reclamation's ownership, the Authority will acquire any needed land rights necessary for future operations and maintenance needs and/or relocated Reclamation features. After construction, the Authority will transfer to Reclamation necessary land rights. Reclamation will grant or transfer land rights as appropriate to the Authority."	Katie Flahive	06/22/20										
1	Purpose & Need -1.1.5													
2	Global	Reclamation's correct title is Bureau of Reclamation, under the US Department of the Interior. US Bureau of Reclamation and USBR are incorrect.	Katie Flahive	06/22/20										
3		It looks like the only Reclamation facilities considered here are within Merced County. I believe we have some lands and facilities in Santa Clara and maybe San Benito too. Suggest working with our lands team to make sure all our facilities are included.	Katie Flahive	06/22/20										
4	Public Utilities - 3.6.5.1	What will the effects to Reclamation facilities and lands be during construction? Which PUE(s) apply?	Katie Flahive	06/22/20										
5	Public Utilities - 3.6.6.2	Will any water from Reclamation/Reclamation's facilities be used during construction? If so, this needs to be identified in PUE #2 Temporary Impacts from Water Use.	Katie Flahive	06/22/20										
6	Public Utilities - 3.6.6.2	What will the effects to Reclamation facilities and lands be post construction, during project operation? Which PUE(s) apply?	Katie Flahive	06/22/20										
7	Public Utilities - 3.6.6.2	Suggest including BF Sisk Safety of Dams Project, BF Sisk Dam Raise and Reservoir Expansion Project, and Del Puerto Canyon Reservoir Project in cumulative analysis	Katie Flahive	06/22/20										
8	Cumulative - 3.19.4.3	Department of Interior agencies are required to analyze a project's effects to Indian Trust Assets. Indian Trust Assets (ITAs) are legal interests in property held in trust by the United States for Indian Tribes or individuals. The Secretary of the Interior, acting as the trustee, holds many assets in trust. Examples of objects that may be trust assets are lands, minerals, hunting and fishing rights, and water rights. While most ITAs are on reservations, they may also be found off-reservations. Please include the following statement: "Indian Trust Assets (ITAs) are legal interests in property or rights held in trust by the United States for Indian Tribes or individual Indians. There are no Indian reservations, rancherias or allotments in the project area. The closest ITA is approximately 20 miles south of the project area, in San Benito County. Given the nature of the proposed action and the location of the nearest ITA, the Project will have no effect on ITAs."	Katie Flahive	06/22/20										
	Other NEPA/CEQA Considerations - 7													
9	Other NEPA/CEQA Considerations - 7	Executive Order 13007 (May 24, 1996) requires that federal agencies accommodate access to and ceremonial use of Indian sacred sites by Indian religious practitioners, and avoids adversely affecting the physical integrity of such sacred sites. Executive Order 13007 applies to Federal project on Federal lands. Please include an analysis of Indian sacred sites or a statement that the project would not be located on Federal lands and therefore would not affect access to or use of Indian sacred sites.	Katie Flahive	06/22/20										
10	Additional	All permits and consultations must also identify Reclamation's action, and Reclamation must be provided the documents to review throughout the processes. All consultations and permits must be completed as such prior to ROE permit issuance.	Katie Flahive	06/22/20										
11	V1-01	Cover page identifies the incorrect region name for Reclamation. It should be U.S. Department of Interior Bureau of Reclamation, Interior Region 10 - California - Great Basin.	R. Emerson	06/16/20										
12	V1-02	Cover page identifies the incorrect region name for Reclamation. It should be U.S. Department of Interior Bureau of Reclamation, Interior Region 10 - California - Great Basin.	R. Emerson	06/16/20										
13	Page 1/V1-04	California High Speed Rail (HSR) is a repeat acronym in second paragraph and should just be HSR.	R. Emerson	06/16/20										
14	Page 4/V1-04	The fact sheet does not note any Cooperating Agencies involved for this project	R. Emerson	06/16/20										
15	Page 5/V1-04	Under Federal Permits and Approvals: U.S. Bureau of Reclamation should be rewritten to be consistent with our appropriate naming conventions and to how other DOI agencies are referenced in this section. It should read: U.S. Department of Interior/Bureau of Reclamation.	R. Emerson	06/16/20										



1683-3525	16	Page S-5/V1-06	Global: U.S. Bureau of Reclamation or just Bureau of Reclamation.	R. Emerson	06/16/20			
1683-3526	17	Page S-20/V1-06	First use of "HDV" without acronyming.	R. Emerson	06/16/20			
1683-3527	18	Page S-20/V1-06	The cultural resource impacts are addressed but all of the other impacts should also include statements that they would also be required to mitigate adverse impacts and/or undergo applicable environmental compliance to address impacts.	R. Emerson	06/16/20			
1683-3528	19	Page S-22/V1-06	First paragraph under Section 5.8.3 references "No Project Alternative in comparison to the project alternatives". This is backwards for NEPA. NEPA requires each project alternative to be compared equally to the No Action Alternative.	R. Emerson	06/16/20			
1683-3529	20	Page S-23 to S-25/V1-06	For each alternative - they should be compared to the NAA not just themselves for NEPA.	R. Emerson	06/16/20			
1683-3530	21	Page 1-11/V1-07	Global: U.S. Bureau of Reclamation is incorrect. It should be U.S. Department of the Interior, Bureau of Reclamation or just Bureau of Reclamation.	R. Emerson	06/16/20			
1683-3531	22	Page 2-19/V1-08	Are the irrigation and drainage ditches that would be affected shown in a figure anywhere? Would be helpful to have a reference since the others here have one.	R. Emerson	06/16/20			
1683-3532	23	Page 2-57/V1-08	Which drainage and irrigation ditches are going to be impacted? Where is the description of what will be impacted and how it will be addressed?	R. Emerson	06/16/20			
1683-3533	24	Page 2-59/V1-08	Figure 2-39 shows waterways being shifted - is there land acquisition associated with these to offset impacts to local owners?	R. Emerson	06/16/20			
1683-3534	25	Page 2-69/V1-08	Is there an equivalent figure for water infrastructure that would be affected?	R. Emerson	06/16/20			
1683-3535	26	V1-08	No where in this section does it address Cooperating Agency actions associated with the project as mentioned under the Executive Summary.	R. Emerson	06/16/20			
1683-3536	27	V1-08	This section does not identify where figures are located that show how water supply infrastructure or other projects might be affected or affect the HSR project, e.g. Reclamation facilities (Pacheco and Santa Clara conduits, etc.) and Santa Clara Valley Water facilities are very near the proposed alignment of the proposed tunnels in the Pacheco section, but these are not described in this section or pointed to in other sections of the document for the reader to find.	R. Emerson	06/16/20			
1683-3537	28	Page 3.1-8/V1-09	Under utility relocations - states that additional ROW needed to be acquired is included in project footprint. Is this the same for all water infrastructure that is "shifted" in the project?	R. Emerson	06/16/20			
1683-3538	29	Page V/V1-14	USBR should be Reclamation for acronym	R. Emerson	06/16/20			
1683-3539	30	Page 3.6-9/V1-14	NEPA was previously acronymed	R. Emerson	06/16/20			
1683-3540	31	Page 3.6-18/V1-14	Footnote 3 is incorrect. The DMC is owned by Reclamation and operated by San Luis & Delta-Mendota Water Authority on behalf of Reclamation pursuant to an O&M agreement with Reclamation.	R. Emerson	06/16/20			
1683-3541	32	Page 3.6-25/V1-14	Does not address Reclamation infrastructure that is operated and maintained by Santa Clara Valley Water District pursuant to an O&M agreement that is near the proposed alternative alignments (i.e. Santa Clara conduit and tunnel, Pacheco conduit and tunnel).	R. Emerson	06/16/20			
1683-3542	33	Page 3.6-29/V1-14	San Benito also operates and maintains Reclamation facilities but it is unclear here whether any would be affected by the project.	R. Emerson	06/16/20			
1683-3543	34	Page 3.6-31/V1-14	Reclamation supplies irrigation and municipal water supplies	R. Emerson	06/16/20			
1683-3544	35	Page 3.6-32/V1-14	Statement at end of SLWD is true for all south-of-Delta CVP contractors. Not sure why just this one district is called out for this.	R. Emerson	06/16/20			
1683-3545	36	Page 3.6-54/V1-14	The statement "Conversion of agricultural land within the project footprints in Merced County, and also in Santa Clara County and San Benito County, would reduce water consumption because the land would no longer be used for agricultural purposes, and water allocated to the agricultural land for irrigation would no longer be used." is not completely accurate. This will actual vary depending on location and water district landowners affected. As noted above, CVP contractors south-of-Delta are often not receiving full allocations due to hydrologic and environmental requirements. If land is taken out of production, that water that would have gone to that land is likely to be used on other lands a particular district rather than no longer being used or needed. The 90% estimated reduction is also likely way over stated.	R. Emerson	06/16/20			
1683-3546	37	Page 3.6-54/V1-14	This section only focuses on the use of water during construction. Is there a separate analysis somewhere that addresses impacts to existing infrastructure and water supplies while the project is being constructed?	R. Emerson	06/16/20			
1683-3547	38	Page 3.6-57/V1-14	I see the last paragraph addresses relocation of water infrastructure. Is there a listing of those in an appendix that may be affected similar to the other utilities described above this?	R. Emerson	06/16/20			
1683-3548	39	Page 3.8-31/V1-16	States that CVP has a few tunnels in the Diablo Range that are within a few miles of the proposed tunnels in Morgan Hill, Gilroy, and Pacheco Pass subsection. What is the closest that the proposed tunnels would be to the San Felipe facilities? Are there any potential impacts to our tunnels from the project? Not clear to me so far in this document.	R. Emerson	06/22/20			
1683-3549	40	V1-27	BF Risk Safety of Dam's and Dam Raise projects are not included as cumulative projects.	R. Emerson	06/22/20			

## Response to Submission 1683 (Allison M Jacobson, U.S. Department of the Interior, Bureau of Reclamation, June 23, 2020)

### 1683-3511

The Authority has revised the text as suggested in Section 1.1.5, Lead Agencies, Cooperating Agencies, and Responsible Agencies, of the Final EIR/EIS.

### 1683-3515

Reclamation fee and easement lands that are temporarily affected (e.g., the construction staging areas near the tunnel portals) will be restored to their original condition. Construction of the HSR would require relocation of Reclamation facilities and these are shown in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, of the Draft EIR/EIS as Proposed Reclamation Easements, such as for the relocated Pacheco 120-inch conduit. HSR would require an easement where HSR facilities are located within Reclamation fee and easement lands such as at Lake Road, San Felipe Road, near SR 152 and the tunnel portals, Delta-Mendota Canal, San Luis Wasteway, Santa Fe Grade, as shown in Volume 3.

Operation of the alternatives would involve HSR trains traversing surface and subsurface track and HSR system O&M activities at stations and maintenance facilities. The Authority does not anticipate impacts on Reclamation facilities or Reclamation operations from operation of trains and system maintenance activities. There are no expected impacts from water consumption for system O&M; as designed, operation of HSR trains and system maintenance activities would not use Reclamation water or Reclamation facilities.

### 1683-3514

Regarding Reclamation lands and infrastructure, please refer to the response to submission SJM-1663, comment 2069.

Regarding construction water supply, please refer to the response to submission SJM-1683, comment 3545.

As designed, the project would not require water from Reclamation/Reclamation's facilities to be used during construction. Sources for construction water supply will be determined, coordinated, and permitted as part of Detailed Design Post-ROD.

### 1683-3517

The commenter is correct; there are no Indian reservations, rancherias, or allotments in the project area. The closest ITA is approximately 20 miles south of the project area, in San Benito County. Given the nature of the project and the location of the nearest ITA, the project will have no effect on ITAs. Because ITAs are not cultural resources and there are none in the project area, the EIR/EIS does not address them. The Final EIR/EIS includes information to this effect in Section 3.17.6.1, Archaeological Resources.

### 1683-3522

The comment states that an acronym has been repeated in the Fact Sheet. The duplication is noted and will be corrected in the Final EIR/EIS materials.

### 1683-3510

Table 2-18 in Section 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS includes a list of anticipated permits and approvals required for the project, which includes the actions by the Bureau of Reclamation. Therefore, this language has not been included in Section 1.1.5, Lead Agencies, Cooperating Agencies, and Responsible Agencies, of the Final EIR/EIS as requested.

### 1683-3516

Please see the updated projects list in Appendix 3.19-A, Cumulative Nontransportation Plans and Projects Lists, of the Final EIR/EIS; the Sisk Safety of Dams Project and Sisk Dam Raise and Reservoir Expansion Project have been added.

The Del Puerto Canyon Reservoir Project was not added. This proposed reservoir is located west of the City of Patterson in Stanislaus County, which is outside the study area for the San Jose to Merced Project Section EIR/EIS and outside of the cumulative RSA.

### 1683-3518

In the locations where the project crosses federal (Reclamation) lands there are no sacred sites as defined in Executive Order 13007. The Final EIR/EIS includes information to this effect in Section 3.17.6.1, Archaeological Resources.

## Response to Submission 1683 (Allison M Jacobson, U.S. Department of the Interior, Bureau of Reclamation, June 23, 2020) - Continued

### 1683-3523

Comment noted. Please refer to Section 1.1.5, Lead Agencies, Cooperating Agencies, and Responsible Agencies, of the Draft EIR/EIS for Cooperating Agencies involved in this project.

### 1683-3519

Comment noted. Thank you. Table 2-18 Anticipated Environmental Reviews, Permits, and Approvals in Chapter 2, Alternatives, includes permits that may be required from Reclamation. The Authority will follow agency requirements for each permit.

### 1683-3521

The Authority has revised the Title Page of the Final EIR/EIS as suggested.

### 1683-3512

Appendix 3.6-A, Public Utilities and Energy Facilities, of the Final EIR/EIS has been revised to incorporate information provided by the commenter.

The Pacheco Conduit was included in Appendix 3.6-A as potable water utility owned by Reclamation in need of relocation between 3270+50 to 3305+00 for all four alternatives. A 66-inch SCVWD pipeline at station 3022+23 (Alternative 4) along Emory Street in San Jose was identified in Appendix 3.6-A as being a potable water line that will be protected in place. The same pipeline was identified in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, for Alternatives 1-3. New entries in Appendix 3.6-A have been added for Alternatives 1-3 corresponding to the 66-inch SCVWD line that was shown on the plans as protected in place.

The contractor would identify critical facilities planned to be interrupted during final engineering design and construction and would notify and coordinate with utility service providers concerning interruption of critical facilities.

Appendix 3.6-A, Tables 1a through 1d identify existing major utilities and energy facilities within the public utilities RSA, including Reclamation facilities and other water supply facilities, and identifies the anticipated disposition of affected utilities and facilities (relocate, realign, protect in place, abandon in place). Reclamation infrastructure is situated within (and under) easements and fee lands in Santa Clara and San Benito County. The Pacheco Pass segment and Gilroy/East Gilroy segment of all alternatives would cross Reclamation easements and fee lands in several places, both in the portal areas and also along the Reclamation conduits. Construction of the alternatives would involve land clearing and grading, excavation, tunneling, and relocation, realignment, protection in place, or abandonment in place of subsurface utilities. Potential construction impacts on Reclamation lands and surface and subsurface infrastructure from construction of the alternatives are evaluated in Impacts PUE#1, PUE#2, PUE#3, and PUE#4.

Reclamation's fee and easement lands that would be temporarily affected by construction activities (e.g., the construction staging areas near the tunnel portals) would be restored to their original condition. HSR would require relocation of Reclamation facilities and these are shown in Volume 3 of the Draft EIR/EIS as Proposed Reclamation Easements, such as for the relocated Pacheco 120-inch conduit. HSR would require an easement where HSR facilities are located within Reclamation's fee

## Response to Submission 1683 (Allison M Jacobson, U.S. Department of the Interior, Bureau of Reclamation, June 23, 2020) - Continued

### 1683-3512

and easement lands such as at Lake Road, San Felipe Road, near SR 152 and the tunnel portals, Delta-Mendota Canal, San Luis Wasteway, Santa Fe Grade, as shown in Volume 3. As designed, the proposed project would not require any new public utility easements (new utilities) affecting Reclamation's fee and easement lands, but would require relocation of existing utilities.

Operation of the alternatives would involve HSR trains traversing surface and subsurface track and HSR system O&M activities. There are no expected impacts because operations would not use Reclamation water facilities.

### 1683-3520

The Authority has revised the Title Page of the Final EIR/EIS as suggested.

### 1683-3524

The Authority has undertaken a global check of the Final EIR/EIS to revise "U.S. Bureau of Reclamation" to "U.S. Department of the Interior, Bureau of Reclamation", abbreviated to "Reclamation".

### 1683-3513

Section 3.6.6.2, Public Utilities, of the Draft EIR/EIS evaluates construction impacts to Reclamation facilities in Impacts PUE#1, Planned and Accidental Temporary Interruption of Utility Service, and PUE#4, Existing Major Utilities Requiring Relocation or Removal. These PUEs could impact Reclamation facilities. In addition, PUE-IAMF#3 requires the Authority's construction contractor to provide advance notification where utility service interruptions are unavoidable. Construction would be coordinated to avoid interruptions of utility service to hospitals and other critical users.

In accordance with PUE-IAMF#4, prior to construction, the contractor shall prepare a technical memorandum documenting how construction activities would be coordinated with utility service providers to minimize or avoid interruptions of utility service.

### 1683-3509

The Authority appreciates your comments on the Draft EIR/EIS. In subsequent individual comments, the U.S. Department of the Interior, Bureau of Reclamation provided specific detailed comments. Each of these specific comments is addressed below.

### 1683-3537

Yes, to the extent that the preliminary design has identified necessary relocation of utilities, the additional right-of-way required has been included in the project footprint. Final utility relocations will be revisited during final design.

### 1683-3538

The Authority has undertaken a global check of the EIR/EIS to revise "U.S. Bureau of Reclamation" to "U.S. Department of the Interior, Bureau of Reclamation", abbreviated to "Reclamation".

### 1683-3536

Chapter 8, Preferred Alternative, is intended to describe key concerns and identify the preferred alternative based on community and environmental factors. As a result, no changes were made to the text in the Final EIR/EIS. Major utilities and infrastructure and potential impacts to these facilities are described in Section 3.6, Public Utilities and Energy. Additional information about facilities affected by the project can be found in Appendix 3.6-A, Public Utilities and Energy Facilities. More detailed drawings are available in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record.

### 1683-3542

Section 3.6.5.1, Public Utilities, of the Final EIR/EIS has been revised to clarify whether facilities owned by Reclamation and operated by San Benito County are within the resource study area (RSA). Potential impacts on facilities in the RSA are evaluated in Impacts PUE#1, PUE#3, and PUE#4.

## Response to Submission 1683 (Allison M Jacobson, U.S. Department of the Interior, Bureau of Reclamation, June 23, 2020) - Continued

### 1683-3527

The text on page S-20 of the Draft EIR/EIS, including the cultural resources impacts mentioned in the comment, are related to Section S.7, No Project Alternative Impacts, of the Draft EIR/EIS. Under the No Project Alternative, the HSR project would not occur and therefore no project-related mitigation of impacts would be required.

### 1683-3528

The Authority has clarified the text as suggested in Section S.8.3, Comparison of Impacts for the Project Alternatives, of the Final EIR/EIS.

### 1683-3530

The Authority has undertaken a global check of the Final EIR/EIS to revise "U.S. Bureau of Reclamation" to "U.S. Department of the Interior, Bureau of Reclamation", abbreviated to "Reclamation".

### 1683-3532

The comment asks which drainage and irrigation ditches would be affected. Major utilities, including water lines (including irrigation water lines) of at least 20 inches in diameter, as well as stormwater canals of at least 42 inches in diameter are identified on the engineering plans in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record. Major water utilities requiring relocation or protection in place are included in Appendix 3.6-A, Public Utilities and Energy Facilities. Design of smaller utilities would be completed as part of Detailed Design Post-ROD in coordination with utility companies and government entities.

### 1683-3548

It is unclear what is meant by the reference to "the San Felipe Facilities." However, several Reclamation tunnels/conduits are located within the project footprint, including the Santa Clara Conduit, Hollister Conduit, and Pacheco Conduit. The closest any known Reclamation conduits are to a proposed tunnel is approximately 300 feet vertical distance between the Pacheco Conduit and Tunnel 2 near station 3501+00. The Tunnel 2 west portal is at least 926 horizontal feet from the Pacheco Conduit. The Santa Clara and Hollister conduits would be protected during construction and would not be affected. However, portions of the Pacheco Conduit would be relocated by the project. Please refer to the Volume 3 Roll Plots for the preliminary design that shows more details regarding the location and extent of relocation needed for the Pacheco Conduit.

### 1683-3531

The comment asks whether the irrigation and drainage ditches that would be affected are shown in a figure. Appendix 3.8-A, Waterbodies Crossed by the Project Alternatives, summarizes all waterbodies, including channel structures, that would be crossed by the project alternatives. Figures 3.8-9 through 3.8-21 in Section 3.8, Hydrology and Water Resources, of the EIR/EIS provide further graphic illustrations of water resources affected by the project. Maps of all waterbodies, including constructed watercourses (such as irrigation and drainage ditches), are included in Appendix B, Waterbody Descriptions and Figures, of the Hydrology and Water Resources Technical Report. Major utilities, including water lines (including irrigation water lines) of at least 20 inches in diameter, as well as stormwater canals of at least 42 inches in diameter are identified on the engineering plans in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record; however, design of smaller utilities would be completed as part of Detailed Design Post-ROD in coordination with utility companies and government entities.



## Response to Submission 1683 (Allison M Jacobson, U.S. Department of the Interior, Bureau of Reclamation, June 23, 2020) - Continued

### 1683-3533

The comment asks whether land acquisitions are associated shifting of waterways. Please refer to Section 3.8, Hydrology and Water Resources, which states that all four alternatives would require similar acquisitions along approximately 90 miles of the proposed alignment between San Jose and the Central Valley—ranging from approximately 2,990 acres under Alternative 4 to approximately 3,300 acres under Alternative 2. These acquisitions would include any land required for realignment of waterways.

### 1683-3534

Appendix 3.8-A, Waterbodies Crossed by the Project Alternatives, summarizes all waterbodies, including channel structures, that would be crossed by the project alternatives. Figures 3.8-9 through 3.8-21 in Section 3.8, Hydrology and Water Resources, of the EIR/EIS provide further graphic illustrations of water resources affected by the project. Maps of all waterbodies, including constructed watercourses (such as irrigation and drainage ditches), are included in Appendix B, Waterbody Descriptions and Figures, of the Hydrology and Water Resources Technical Report. Major utilities, including water lines (including irrigation water lines) of at least 20 inches in diameter, as well as stormwater canals of at least 42 inches in diameter are identified on the engineering plans in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record; however, design of smaller utilities would be completed as part of Detailed Design Post-ROD in coordination with utility companies and government entities.

### 1683-3539

The Final EIR/EIS has been revised to reflect the editorial edit suggested.

### 1683-3540

Table 3.6-2, Footnote 3, has been revised to incorporate information provided by the commenter.

### 1683-3541

The description of existing water supply infrastructure in Section 3.6.5.1, Public Utilities, of the Final EIR/EIS has been revised to incorporate information provided by the commenter.

### 1683-3543

The text of Section 3.6.5, Affected Environment, in the Final EIR/EIS has been revised as suggested.

### 1683-3549

Please see updated projects lists in Appendix 3.19-A, Cumulative Nontransportation Plans and Projects Lists, of the Final EIR/EIS. These two projects have been included.

### 1683-3526

The Authority has revised the first use of this acronym in the Final EIR/EIS.

### 1683-3529

Impacts of the No Project Alternative are summarized in Section S.7, No Project Alternative Impacts, in the Draft EIR/EIS. These impacts have not been incorporated into Tables S-3 and S-4, which focus on a comparison of the action alternatives. Additionally, a discussion of impacts of the No Project Alternative is provided in each resource topic in Chapter 3, Affected Environment, Environmental Consequences, and Mitigation Measures, of the Draft EIR/EIS.

### 1683-3535

The cooperating agency actions included in the Executive Summary are also included in Section 1.1.5, Lead Agencies, Cooperating Agencies, and Responsible Agencies. Public and agency involvement are discussed in detail in Chapter 9, Public and Agency Involvement, of the EIR/EIS.

### 1683-3544

The Authority acknowledges that all recipients of water from the CVP receive only a portion of the contract water allocation due to restrictions on pumping from the delta. This statement has been deleted from the Final EIR/EIS as it is not essential to the impact analysis provided and to avoid an inaccurate understanding of water restrictions amongst the water districts provided.

## Response to Submission 1683 (Allison M Jacobson, U.S. Department of the Interior, Bureau of Reclamation, June 23, 2020) - Continued

### 1683-3545

Water use required for construction of the proposed project was compared to existing water use on agricultural properties within the study area, regardless of the source of the water provided to that property. Stated another way, for those properties, or portions thereof, that may experience a reduction in irrigated acreage as a result of construction of the proposed project, the reduction would occur regardless of the source of that water or where the water may be reallocated to. Thus, construction of the project would result in a reduction of water use on that particular property. Using existing water use as a basis of comparison, the Authority maintains that the average reduction in water use of approximately 90% is accurate.

### 1683-3546

The comment correctly characterizes Impact PUE#2 as focused on the use of water during construction. Analysis of potential impacts to existing water infrastructure during construction is provided in Impacts PUE#1 and PUE#4. As described therein, "water utility lines including potable water, agricultural irrigation and drainage systems..would be permanently relocated or protected in place through agreements between the Authority and utility service providers"

Impacts on surface waters (including constructed channels and basins) are analyzed in Section 3.8, Hydrology and Water Resources. Impacts on agricultural infrastructure including irrigation and drainage facilities are analyzed in Section 3.14, Agricultural Farmland. Appendix 3.6-A, Public Utilities and Energy Facilities, lists affected irrigation facilities, canals, drains, and pump stations. Appendix 3.6-C, Water Use Assessment, presents an analysis and evaluation of anticipated water use requirements for both construction and operation of the California HSR System for the project. This appendix also identifies current water use within the project footprints, and available water supply sources to meet the anticipated HSR water demand for construction.

### 1683-3525

The commenter requested the Authority use appropriate naming conventions for Department of Interior agencies. The Authority has undertaken a global check of the EIR/EIS to revise "U.S. Bureau of Reclamation" to "U.S. Department of the Interior, Bureau of Reclamation", abbreviated to "Reclamation".

### 1683-3547

Appendix 3.6-A, Public Utilities and Energy Facilities, lists affected irrigation facilities, canals, drains, pump stations, and other water infrastructure. Relocations of public utilities, including public water infrastructure, are also identified on the Preliminary Engineering for Project Definition plans in Volume 3 of the Draft EIR/EIS. Impacts on surface waters (including constructed channels and basins) are analyzed in Section 3.8, Hydrology and Water Resources. Impacts on agricultural infrastructure including irrigation and drainage facilities are analyzed in Section 3.14, Agricultural Farmland.

## Submission 1386 (Connell Dunning, US Environmental Protection Agency, June 17, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1386 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 6/18/2020  
**Submission Date :** 6/17/2020  
**Interest As :** Federal Agency  
**First Name :** Clifton  
**Last Name :** Meek

**Stakeholder Comments/Issues :**

Hi Mark-

Please find attached EPA's comments on the Draft Environmental Impact Statement for the California High Speed Rail San Jose to Merced Project Section. We appreciate the continued commitment of the California High Speed Rail Authority to work closely with state and federal resource and regulatory agencies to address concerns early and avoid and minimize impacts to environmental resources.

Best,

Clifton

-----  
Clifton Meek, Life Scientist  
U.S. EPA, Region 9  
Environmental Review Branch - Transportation Team  
75 Hawthorne Street, TIP-2  
San Francisco, CA 94105

phone: 415-972-3370  
meek.clifton@epa.gov

**UNITED STATES ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY**

REGION IX  
75 Hawthorne Street  
San Francisco, CA 94105-3901

June 17, 2020

Mark McLoughlin  
Director of Environmental Services  
California High-Speed Rail Authority  
770 L Street, Suite 800  
Sacramento, California 95814

Subject: Draft Environmental Impact Statement for the California High Speed Rail San Jose to Merced Project Section, California (EIS No. 20200091)

Dear Mr. McLoughlin,

Thank you for the opportunity to review the Draft Environmental Impact Statement for the California High Speed Rail San Jose to Merced Project Section. Our review was completed pursuant to the National Environmental Policy Act, Council on Environmental Quality regulations (40 CFR Parts 1500-1508), Section 309 of the Clean Air Act, and Section 404 of the Clean Water Act. We note that effective October 22, 2018, the EPA no longer includes ratings in our comment letters. Information about this change and the EPA's continued roles and responsibilities in the review of federal actions can be found on our website at: <https://www.epa.gov/nepa/epa-review-process-under-section-309-clean-air-act>.

1386-188

Throughout development of the DEIS, the EPA has appreciated the commitment of the California High Speed Rail Authority to work closely with state and federal resource and regulatory agencies to address concerns early and avoid and minimize impacts to environmental resources. Through a collaborative approach of monthly agency meetings and iterative reviews, the EPA has had the opportunity to provide feedback and have our comments addressed through multiple revisions to the environmental document. We are particularly encouraged by the extensive coordination that has occurred between CHSRA and local conservation organizations on project design changes and mitigation measures to ensure hydrological and ecological connectivity is maintained through Coyote Valley and the Soap Lake Floodplain. These areas have been the focus of several recent conservation efforts to reduce the threats from development pressures to unique ecological and hydrologic features and wildlife movement. We encourage CHSRA to continue coordination with wildlife agencies and local conservation organizations as the design progresses to ensure design elements are properly sized and sited to accommodate the needs of aquatic and terrestrial species throughout the San Jose to Merced project section.

The EPA has no further comments on the DEIS. We look forward to continued collaboration with your agency to identify further avoidance and minimization measures, and to finalize a compensatory mitigation plan for any unavoidable impacts to wetlands and waters of the U.S. When the Final EIS for this project section is available for review, please provide a copy to Clifton Meek, the lead reviewer for this project, at the same time the Final EIS is formally filed online. Mr. Meek can be reached by phone at 415-972-3370 or by email at [meek.clifton@epa.gov](mailto:meek.clifton@epa.gov).

## Submission 1386 (Connell Dunning, US Environmental Protection Agency, June 17, 2020) - Continued

Sincerely,  
**CONNELL  
DUNNING**  
For Jean Prijatel  
Manager, Environmental Review Branch

Digitally signed by  
CONNELL DUNNING  
Date: 2020.06.17 10:11:03  
-07'00'

cc via email:

Dave Shpak, California High Speed Rail Authority  
Mike Avina, California High Speed Rail Authority  
Dan McKell, California High Speed Rail Authority  
Zachary Fancher, U.S. Army Corps of Engineers  
Bryan Matsumoto, U.S. Army Corps of Engineers  
Susan Meyer Gayagas, U.S. Army Corps of Engineers

## Response to Submission 1386 (Connell Dunning, US Environmental Protection Agency, June 17, 2020)

### 1386-188

Comment noted. Thank you.



## Submission 1431 (Kim Forrest, US Fish and Wildlife Service, June 22, 2020)



## United States Department of the Interior

## FISH AND WILDLIFE SERVICE

San Luis National Wildlife Refuge Complex  
Post Office Box 2176  
7376 South Wolfsen Road  
Los Banos, California 93635

18 June 2020

High-Speed Rail Authority (HSRA)  
San Jose to Merced Project Section: Draft EIR/EIS  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113

**RE: Comments on Draft EIR/EIS for San Jose to Merced Project Section**

Dear High-Speed Rail Authority:

1431-508

As pointed out by the Central Valley Joint Venture Management Board and the Grassland Water District, the Draft EIR/EIS uses an incorrect boundary for the Grasslands Ecological Area (GEA). Therefore, miles of the proposed Project facility would not be part of the impacts analysis. The omitted GEA areas contain very important and sensitive habitat, so the GEA boundary is the more appropriate boundary for analysis. The HSRA previously used the correct GEA boundary when conducting preliminary evaluations of significant environmental issues; in fact, in a letter to me dated 27 September 2019, the HSRA stated: *"The California High-Speed Rail Authority (Authority) is aware of the ecological significance of the GEA, including its habitat value for the Pacific flyway and its status as a wetland complex of international significance as recognized in the United Nations Ramsar Convention. The Authority is committed to mitigating impacts in the GEA..."*

1431-509

In recognition of the rich and critically important natural resources of the GEA, conservation agencies and NGOs have focused attention and funding on this area for 100 years. The GEA is a critical area for Pacific Flyway waterfowl, providing wintering habitat for 20% of the population; averaging 1/2-million birds, with peaks of one million. It is the largest remaining block of wetlands in what was once a vast Central Valley ecosystem – only 5% remains. Several federally listed threatened and endangered species occur in the GEA. The importance of the ecosystems represented and protected by the GEA cannot be overstated. Our prior comments have emphasized the fragility and importance of these areas and the likely harm that would result from this project. None of the issues raised previously have been satisfactorily addressed over the past 15 years.

1431-510

Agency land managers, Grassland Water District, GEA landowners, and non-governmental conservation organizations have long advocated for the Project to follow a route that does not bisect the GEA and uses existing rail and freeway routes, such as



1431-510

Altamont Pass. There remains substantial debate about the nature and extent of disturbance that the Project would cause from noise, lighting, vibration, glare, and connectivity of wildlife corridors. Your analysis is vague, non-specific, high-level, and impractical; with no clear, realistic, and guaranteed plan for mitigating damages, such as acquisition of land and water and restoring habitat. There is no accountability. There is no description of how your plans dovetail with agency requirements. There is no funding for advance mitigation nor a commitment of future funding. "Deferred mitigation" is no real commitment, and doesn't concretely capture fixing the damages that will be done by this project. The mitigation needed to truly compensate for the damage done by this project may very well be so massive that it is undoable. You have kicked the mitigation issue down the road for 15 years.

1431-512

As a biologist/manager working in the GEA for 25 years, I cannot imagine how the impacts could possibly be mitigated. When considered with the cumulative negative impacts to this fragile ecosystem that have occurred over the past century, I believe that this last insult to the ecological integrity of the GEA risks its ecological collapse.

Sincerely,

Kim Forrest  
Refuge Manager

Cc: Polly Wheeler, Assistant Regional Director/NWRS; USFWS  
Mike Fris, Assistant Regional Director/Ecological Services; USFWS  
Stacy Armitage, Refuge Supervisor; USFWS  
Mark Pelz, Chief - Natural Resources Division; USFWS  
Dale Garrison, CVPIA Refuge Water Supply Coordinator/CVJV Board; USFWS  
Trisha Cole, San Joaquin Valley Division Chief, Ecological Services; USFWS  
Nina Bicknese, Wildlife Biologist; Ecological Services; USFWS  
Claudia Funari, Senior Biologist; Endangered Species Program; USFWS  
Ric Ortega, General Manager; Grassland Water District  
Ellen Wehr, General Counsel; Grassland Water District  
Sean Allen, Sr. Fish & Wildlife Habitat Supervisor; Los Banos WA, CDFW  
Steve Miamoto, Wildlife Habitat Supervisor II; Salt Slough WA, CDFW  
Krista Tomlinson, Supervisory Senior Environmental Scientist, CDFW  
Andy Gordus, Toxicologist; CDFW  
Jake Messerli, Chair; Central Valley Joint Venture Board  
Mark Biddlecomb, Director of Operations, Western RO; Ducks Unlimited  
Meghan Hertel, Director – Land and Water Conservation; Audubon California  
Michael Lynes, Director of Public Policy; Audubon California  
Matt Kaminski, Regional Biologist; Ducks Unlimited  
Kim Delfino, California Program Director; Defenders of Wildlife  
Rachel Zwillinger; Defenders of Wildlife  
Rod Webster; Merced Sierra Club

## Response to Submission 1431 (Kim Forrest, US Fish and Wildlife Service, June 22, 2020)

### 1431-508

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-4: Grasslands Ecological Area Boundary.

The comment states the GEA is not correctly delimited. Please refer to Figure 3.7-4 in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS for information about GEA. The comment further states the impacts analysis does not analyze the GEA in total. Please refer to Section 3.7.5.1, Definition of Resource Study Area, for information about the RSA or area of impact analysis.

### 1431-509

The comment stated the impacts on the GEA have not been addressed in the Draft EIR/EIS. The Draft EIR/EIS includes mention and assessment of the GEA in six resource sections. Please refer to Section 3.7, Biological and Aquatic Resources; Section 3.8, Hydrology and Water Resources; Section 3.12, Socioeconomics and Communities; Section 3.13, Station Planning, Land Use, and Development; Section 3.16, Aesthetics and Visual Quality; Section 3.19, Cumulative Impacts. The GEA is also assessed in Chapter 4, Section 4(f)/6(f) Evaluation; Chapter 5, Environmental Justice; and in Chapter 8, Preferred Alternative.

### 1431-510

To clarify lighting conditions for HSR infrastructure, additional text has been added to Chapter 2, Alternatives, of the Final EIR/EIS. Additional text clarifying the impact analysis related to noise and vibration and lighting has also been added to Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Final EIR/EIS. Wildlife connectivity, corridors, and movement is addressed extensively in Section 3.7 and the Wildlife Corridor Assessment.

### 1431-512

Specific mitigation commitments have been included in the Final EIR/EIS as mitigation measures. Compensatory mitigation will be determined in coordination with regulatory agencies, including USFWS, in the Compensatory Mitigation Plan. Compensatory mitigation will comply with the requirements included in the Final EIR/EIS and Biological Opinions, and to meet the requirements of agency permits. Compensatory mitigation is not being deferred until after construction of the project.

## 21 FEDERAL AGENCY COMMENTS (Part 2)

## Submission 2123 (Clifton Meek, United States Environmental Protection Agency, Region 9, June 2, 2021)



UNITED STATES ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY  
REGION IX  
75 Hawthorne Street  
San Francisco, CA 94105

June 2, 2021

Serge Stanich  
Director Environmental Services  
California High-Speed Rail Authority  
770 L Street, Suite 620  
Sacramento, California 95814

Subject: Supplemental Draft Environmental Impact Statement for the California High Speed Rail San Jose to Merced Project Section (EIS No. 20210041)

Dear Mr. Stanich,

The U.S. Environmental Protection Agency has reviewed the Supplemental Draft Environmental Impact Statement for the California High Speed Rail San Jose to Merced Project Section. Our review is provided pursuant to the National Environmental Policy Act, Council on Environmental Quality regulations (40 CFR Parts 1500-1508), and our NEPA review authority under Section 309 of the Clean Air Act.

2123-6239

This SDEIS was prepared as a limited revision to the previously published DEIS, for which we provided comments in a June 17, 2020 letter. The primary focus of this limited revision SDEIS is to provide background information, impact analysis, and mitigation measures for the monarch butterfly (*Danaus plexippus*) and Southern California/Central Coast population of the mountain lion (*Puma concolor*). Based upon our review, the EPA has no comments on the revisions included in this SDEIS. We look forward to continued collaboration with your agency as project design progresses to identify additional avoidance and minimization measures and to finalize a compensatory mitigation plan. When the Final EIS for this project section is available for review, please provide a copy to Clifton Meek, the lead reviewer for this project, at the same time the Final EIS is formally filed online. Mr. Meek can be reached by phone at 415-972-3370 or by email at [meek.clifton@epa.gov](mailto:meek.clifton@epa.gov).

Sincerely,

For Jean Prijatel  
Manager, Environmental Review Branch

CC Via Email: Chris Diwa, California High Speed Rail Authority  
Dan McKell, California High Speed Rail Authority

## Response to Submission 2123 (Clifton Meek, United States Environmental Protection Agency, Region 9, June 2, 2021)

2123-6239

Comment noted.



## 22 STATE AGENCY COMMENTS

## 22 STATE AGENCY COMMENTS (Part 1)

## Submission 1376 (Sean Allen, California Department of Fish and Wildlife, May 27, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1376 DETAIL**

**Status** Action Pending  
**Record Date** 6/16/2020  
**Submission Date** 5/27/2020  
**Interest As** State Agency  
**First Name** Sean  
**Last Name** Allen

**Stakeholder Comments/Issues**

MR. ALLEN: Yes. My name is Sean Allen; S-E-A-N A-L-L-E-N. I am with the California Department of Fish and Wildlife. And I am the manager of the Los Banos and Volta Wildlife areas.

1376-145 | My comments are as follows. I also believe with several of the other commenters earlier this evening that the comment period should be expanded until the end of June. Also have several comments regarding the wildlife areas and the impacts of the high-speed rail to those areas. Both of those areas are historical areas. This area was founded in 1929 and it has been a hub for all types of recreation throughout the years. Certainly we have everything from nature study, environmental education, hunting, fishing, nature study, birdwatching, photography, dog trials, a litany of recreation that occurs here on the wildlife area. We are directly across from the path of the train as it goes through the grasslands of Marbella area and we feel there will be significant impacts.

1376-146 | We also feel that we have not been fully evaluated under the Section 4F. We do believe that many of the activities that do incur here do deserve that consideration. We also believe there will be economic impacts to the wildlife area and the Department of Fish and Wildlife as we do generate funds by having recreational opportunities here and at Volta Wildlife area in addition to the direct impacts to our user and the serenity that is often found in these areas.

1376-147 | We also have grave concerns about the train bisecting of this incredible area and the amount of wildlife and wildfowl in particular that use it. The train bisects the north and the south grasslands and we are afraid of the impacts of that train's movement east and west. We believe that there needs to be much deeper and more complete information relating to noise and light as projected upward from the train and how that affects the migration and the corridor that is so valuable, the (indiscernible) corridor, the rail has put forth to the various stakeholder groups that they were looking into a tunnel or a aboveground containment tube to mitigate these effects. We have not seen anything lately and our --

MR. GOLDMAN: Pardon for my interruption. You have 30 seconds remaining for your comment.

MR. ALLEN: Very well. Thank you.

In conclusion, we believe the high-speed rail needs to extend the comment period so more public will be involved and that they have to consider far more of the impacts to the local wildlife areas as well as the local recreation that surrounds the grasslands environmental area.

## Response to Submission 1376 (Sean Allen, California Department of Fish and Wildlife, May 27, 2020)

### **1376-145**

The Authority appreciates your comments on the Draft EIR/EIS. In subsequent individual comments, you provided specific suggestions regarding Los Banos Wildlife Area and Volta Wildlife Area. Each of these specific comments is addressed below.

### **1376-146**

The comment noted that the Draft EIR/EIS does not fully evaluate impacts on CDFW's properties under Section 4(f). Please refer to Table 4-3 in Section 4.5.1, Parks, Recreation, and Wildlife and Waterfowl Refuges, of the Draft EIR/EIS for the CDFW-owned properties that are included in this analysis. In addition, please see Sections 4.6.1.27, Volta Wildlife Area Use Assessment (Resource #41), and 4.6.1.28, Los Banos Wildlife Area Use Assessment (Resource #47), of the Draft EIR/EIS for the Section 4(f) use assessments for Los Banos Wildlife Area and Volta Wildlife Area. These use assessments fully evaluate the potential effects on Los Banos Wildlife Area and Volta Wildlife Area by examining the potential for permanent use, temporary occupancy, and constructive use. Lastly, economic effects are not a consideration under Section 4(f) and are not discussed in Chapter 4, Section 4(f)/6(f) Evaluation, of the Draft EIR/EIS; however, economic effects are discussed in Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS.

### **1376-147**

The Authority appreciates CDFW's comments on the Draft EIR/EIS. In subsequent individual comments, CDFW provided specific suggestions regarding wildlife movement, special-status species, mitigation measures, and habitat. Please see responses to specific issues below.

# Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020)

DocuSign Envelope ID: E19488BD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04



State of California – Natural Resources Agency  
DEPARTMENT OF FISH AND WILDLIFE  
Central Region  
1234 East Shaw Avenue  
Fresno, California 93710  
(559) 243-4005  
[www.wildlife.ca.gov](http://www.wildlife.ca.gov)

GAVIN NEWSOM, Governor  
CHARLTON H. BONHAM, Director



June 23, 2020

Mark McLoughlin  
Director of Environmental Services  
California High-Speed Rail Authority  
770 L Street, Suite 620 MS1  
Sacramento, California 95814

**Subject: California High-Speed Rail Project, San Jose to Merced Section (Project)  
Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Study  
(DEIR/EIS)  
SCH No. 2009022083**

Dear Mr. McLoughlin:

The California Department of Fish and Wildlife (CDFW) received a Notice of Availability of a DEIR/EIS from the High-Speed Rail Authority (Authority) for the above-referenced Project pursuant to the California Environmental Quality Act (CEQA) and CEQA Guidelines.<sup>1</sup> CDFW previously commented on related environmental documents including:

- Proposed California High-Speed Train System EIR/EIS on August 31, 2004.
- Bay Area to Central Valley Program Draft EIR/EIS on September 25, 2007.
- Bay Area to Central Valley Program Final EIR/EIS on July 7, 2008.
- CDFW Response to the NOP of a Project EIR/EIS for San Jose to Merced High-Speed Train System through Pacheco Pass on April 8, 2009.
- Draft Project EIR/EIS for the Fresno to Bakersfield Section on October 13, 2011.
- Draft Project EIR/EIS for the Merced to Fresno and Section 4(f) Statement on October 13, 2011.
- Revised Draft Environmental Impact Report (DEIR)/Supplemental Draft Environmental Impact Statement (DEIS) and the Biological Resources and Wetlands Technical Report for the Fresno to Bakersfield Section on September 26, 2012.
- Draft Supplemental EIR/EIS for the Fresno to Bakersfield Section on January 16, 2018.
- Draft Supplemental EIR/EIS for the Merced to Fresno Section on June 19, 2019.

<sup>1</sup> CEQA is codified in the California Public Resources Code in section 21000 et seq. The "CEQA Guidelines" are found in Title 14 of the California Code of Regulations, commencing with section 15000.

*Conserving California's Wildlife Since 1870*

DocuSign Envelope ID: E19488BD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 2

- Staff Recommended Preferred Alternative (Alternative 4) San Jose to Merced on August 22, 2019.
- ADEIR/EIS Cooperating Agency review of the Bakersfield to Palmdale Section on November 18, 2019.
- ADEIR/EIS Cooperating Agency review of the San Jose to Merced Section on December 23, 2019 and February 13, 2020.
- Revised Draft Supplemental EIR/EIS for the Merced to Fresno on April 27, 2020.
- Draft EIR/EIS for the Bakersfield to Palmdale Section on April 28, 2020.

Thank you for the opportunity to provide comments and recommendations regarding those activities involved in the Project that may affect California fish and wildlife. Likewise, CDFW appreciates the opportunity to provide comments regarding those aspects of the Project that CDFW, by law, may be required to carry out or approve through the exercise of its own regulatory authority under Fish and Game Code.

## CDFW ROLE

CDFW is California's **Trustee Agency** for fish and wildlife resources and holds those resources in trust by statute for all the people of the State (Fish & G. Code, §§ 711.7, subd. (a) & 1802; Pub. Resources Code, § 21070; CEQA Guidelines § 15386, subd. (a)). CDFW, in its trustee capacity, has jurisdiction over the conservation, protection, and management of fish, wildlife, native plants, and habitat necessary for biologically sustainable populations of those species (*Id.*, § 1802). Similarly, for purposes of CEQA, CDFW is charged by law to provide, as available, biological expertise during public agency environmental review efforts, focusing specifically on projects and related activities that have the potential to adversely affect fish and wildlife resources.

CDFW is also submitting comments as a **Responsible Agency** under CEQA (Pub. Resources Code, § 21069; CEQA Guidelines, § 15381). CDFW expects that it may need to exercise regulatory authority as provided by the Fish and Game Code. As proposed, for example, the Project may be subject to CDFW's lake and streambed alteration regulatory authority (Fish & G. Code, § 1600 et seq.). Likewise, to the extent implementation of the Project as proposed may result in "take" as defined by State law of any species protected under the California Endangered Species Act (CESA) (Fish & G. Code, § 2050 et seq.), related authorization as provided by the Fish and Game Code will be required.

**Nesting Birds:** CDFW has jurisdiction over actions with potential to result in the disturbance or destruction of active nest sites or the unauthorized take of birds. Fish and Game Code sections that protect birds, their eggs and nests include, sections 3503 (regarding unlawful take, possession or needless destruction of the nest or eggs of any bird), 3503.5 (regarding the take, possession or destruction of any birds-of-prey or their nests or eggs), and 3513 (regarding unlawful take of any migratory nongame bird).



# Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: E1948BBD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 3

**Water Pollution:** Pursuant to Fish and Game Code section 5650, it is unlawful to deposit in, permit to pass into, or place where it can pass into "Waters of the State" any substance or material deleterious to fish, plant life, or bird life, including non-native species. It is possible that without mitigation measures implementation of the Project could result in pollution of Waters of the State from storm water runoff or construction-related erosion. Potential impacts to the wildlife resources that utilize these watercourses include the following: increased sediment input from road or structure runoff; toxic runoff associated with development activities and implementation; and/or impairment of wildlife movement along riparian corridors. The Regional Water Quality Control Board and United States Army Corps of Engineers also have jurisdiction regarding discharge and pollution to Waters of the State.

In this role, CDFW is responsible for providing, as available, biological expertise during public agency environmental review efforts (e.g., CEQA) and in providing early consultation during the preparation of the EIR, focusing specifically on project activities that have the potential to adversely affect fish and wildlife resources.

## PROJECT DESCRIPTION SUMMARY

**Proponent:** The Authority

**Objective:** The San Jose to Merced Project Section (Project Section) would provide High-Speed Rail (HSR) service from Scott Boulevard, just north of the San Jose Diridon Station, to a station in downtown Merced. The Project Section consists of three separate portions: San Jose to Central Valley Wye, Central Valley Wye, and Ranch Road to Merced. The portion of the Project Section analyzed in the *San Jose to Merced Project Section Draft Environmental Impact Report (DEIR)/Environmental Impact Statement (EIS)* is from Scott Boulevard, just north of San Jose Diridon Station, to Carlucci Road. This is referred to as the San Jose to Central Valley Wye Project Extent (Project or Project Extent). It would extend approximately 90 miles, passing through Santa Clara, San Benito, and Merced Counties and the cities of Santa Clara, San Jose, Morgan Hill, Gilroy, and Los Banos.

The approximately 90-mile project extent of the 145-mile-long Project Section comprises mostly dedicated HSR system infrastructure, HSR station locations at San Jose Diridon and Gilroy, a maintenance of way facility (MOWF) either south or southeast of Gilroy, and a maintenance of way siding (MOWS) west of Turner Island Road in the Central Valley. HSR stations at San Jose Diridon and Gilroy would provide links with regional and local mass transit services as well as connectivity to the Santa Clara County and Central Valley highway network. The Project Extent comprises the following five subsections: 1) San Jose Diridon Station Approach—Extends approximately 6 miles from north of San Jose Diridon Station at Scott Boulevard in Santa Clara to West Alma Avenue in San Jose. This subsection includes the San Jose Diridon Station. 2) Monterey Corridor—Extends approximately 9 miles from West Alma

DocuSign Envelope ID: E1948BBD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 4

Avenue to Bernal Way in the community of South San Jose. This subsection is entirely within the city of San Jose. 3) Morgan Hill and Gilroy—Extends approximately 30 miles from Bernal Way in the community of South San Jose to Casa de Fruta Parkway/State Route (SR) 152 in Santa Clara County. 4) Pacheco Pass—Extends approximately 25 miles from Casa de Fruta Parkway/SR 152 to east of Interstate (I-) 5 in unincorporated Merced County. 5) San Joaquin Valley—Extends approximately 20 miles from I-5 to Carlucci Road in unincorporated Merced County.

There are four end-to-end project alternatives (Alternative 1 to 4), including stations. The Authority's Preferred Alternative under National Environmental Policy Act (NEPA), which serves as the proposed project for CEQA, is Alternative 4. It includes two stations (San Jose Diridon and Downtown Gilroy), MOWF, MOWS, two tunnels and attraction power facilities.

**Location:** The Proposed San Jose to Merced Project Section is located in Santa Clara, San Benito, and Merced Counties near the cities of Santa Clara, San Jose, Morgan Hill, Gilroy, and Los Banos. The project extends from Scott Boulevard in Santa Clara County (lat/long 37° 21' 48.996 "N/121° 57' 36"W) to Carlucci Road in Merced County (lat/long 37° 5' 28.716"N/120° 40' 15.6"W). The nearest major state highways are SR 33, SR 85, SR 87, SR 89, SR 152 165, U.S. Highways 10, I-5, I-280, and I-880.

## COMMENTS AND RECOMMENDATIONS

CDFW offers the following comments and recommendations to assist the California High-Speed Rail Authority in adequately identifying and/or mitigating the Project's significant, or potentially significant, direct, and indirect impacts on fish and wildlife (biological) resources. Editorial comments or other suggestions may also be included to improve the document.

2070-1618

Construction and operation of the HSR will create barriers to wildlife movement, which may result in potentially significant impacts, impacts to hunting and public use, impacts to wildlife habitat linkages, and impacts to a multitude of waterfowl that travel the Pacific Flyway. Additionally, the proposed Project may significantly impact CDFW owned and managed lands, sensitive and listed species, and rare habitats. The construction and operation of the HSR through the Grassland Ecological Area (GEA) and CDFW-owned lands is incompatible with the public trust uses for which these lands were acquired by both the State of California and through its Federal partnership.

Currently, the DEIR/EIS indicates that the Project's impacts would be less than significant with the implementation of mitigation measures described in the DEIR/EIS. However, as currently drafted, it is unclear whether the mitigation measures will be enforceable or sufficient in reducing impacts to a level that is less than significant.

# Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: E1948BBD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

DocuSign Envelope ID: E1948BBD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 5

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 6

2070-1619

CDFW is concerned regarding these project impacts and the adequacy of the proposed mitigation measures for special-status species including, but not limited to the State and Federally Endangered Fresno kangaroo rat (*Dipodomys nitratoides exilis*); State Threatened and Federally endangered San Joaquin kit fox (*Vulpes macrotis mutica*); State and Federally Threatened California tiger salamander (*Ambystoma californiense*) and giant garter snake (*Thamnophis gigas*); State Threatened Swainson's hawk (*Buteo swainsonii*), tricolored blackbird (*Agelaius tricolor*); State Endangered/State Fully Protected and Federal Threatened California condor (*Gymnogyps californianus*); State Threatened/Fully Protected greater sandhill crane (*Grus canadensis tabida*); State Endangered/Fully Protected and Federally Endangered blunt-nosed leopard lizard (*Gambelia sila*); State Endangered/Fully Protected bald eagle (*Haliaeetus leucocephalus*); State Fully Protected American Peregrine falcon (*Falco peregrinus anatum*), ringtail (*Bassariscus astutus*), white-tailed kite (*Elanus leucurus*), and golden eagle (*Aquila chrysaetos*); State Species of Concern and Federally Threatened California red-legged frog (*Rana draytonii*); State Species of Concern Western pond turtle (*Emys marmorata pallida*), and San Francisco dusty-footed woodrat; and the State Candidate Species for listing foothill yellow-legged frog (*Rana boylei*), mountain lion (*Puma concolor*) (Central Coast North/Central Coast Evolutionarily Significant Units), Crotch bumble bee (*Bombus crotchii*), and Western bumble bee (*Bombus occidentalis*). These concerns are discussed in more detail below.

## I. Mitigation Measure or Alternative and Related Impact Shortcoming

**Would the Project have a substantial adverse effect, either directly or through habitat modifications, on any species identified as a candidate, sensitive, or special-status species in local or regional plans, policies, or regulations, or by CDFW or United States Fish and Wildlife Service (USFWS)?**

2070-1620

### COMMENT 1: Fully Protected Raptors

**Section 3.7.8 BIO-MM#48: Conduct Pre-Construction Surveys for Eagles BIO-MM#49: Implement Avoidance Measures for Active Eagle Nests, BIO-MM#50: Provide Compensatory Mitigation for Loss of Eagle Nests, BIO-MM#51: Implement Avoidance Measures for California Condor page158-160and BIO-MM#83: Implement Removal of Carrion that May Attract Condors and Eagles Page 172**

The State Fully Protected (SFP) white-tailed kite, golden eagle, bald eagle, American peregrine falcon, greater sandhill crane, and California condor and are known to occur within and in the vicinity of the Project footprint (CDFW 2020). The DEIR/EIS acknowledges the presence of suitable habitat for these species within the Project area but does not present measures to minimize the Project's impacts on SFP birds and raptors. Without appropriate mitigation measures, Project activities conducted within occupied territories have the potential to significantly impact these species.

2070-1620

The Project will remove potential nesting trees, foraging habitat, and we lands used extensively by these species. The Project will involve noise, groundwork, and use of heavy machinery that may occur directly adjacent to large trees with potential to serve as nest trees for SFP raptors. The electrical components of the train system (e.g., the overhead catenary system, upgraded power distribution poles, etc.) have the potential to result in electrocution and strike hazards. In addition, condor hazing as an avoidance/minimization measure to prevent habituation and scavenging has been suggested for use as a mitigation measure in the DEIR/EIS which could potentially constitute take as defined under Fish and Game Code section 86.

Because the DEIR/EIS identifies the potential for SFP birds and raptors to occur in the Project area, CDFW advises updating the DEIR/EIS to include the following measures, and that these measures be made Conditions of Approval for the Project. CDFW recommends quantitative and enforceable measures that will reduce the impacts to less than significant levels.

2070-1621

CDFW recommends that a qualified biologist conduct a habitat assessment in advance of Project implementation, to determine if the Project or the vicinity (within ½-miles) contains suitable habitat for SFP birds and raptors.

If suitable habitat is present, CDFW recommends that focused surveys be conducted at individual Project work areas prior to Project implementation. To avoid impacts to these species, CDFW recommends conducting these surveys in accordance with standard protocols (CDFG 2010 and USFWS 2010). If Project activities are to take place during the normal bird breeding season (March 1 through September 15), CDFW recommends that additional pre-construction surveys for active nests and habitat use be conducted by a qualified biologist no more than 10 days prior to the start of construction.

In the event that special-status bird and/or raptor species are found within ½ mile of Project sites, implementation of avoidance measures is warranted. CDFW recommends that a qualified biologist be on site during all ground-disturbing/construction-related activities and that a ½-mile no-disturbance buffer be implemented. If the ½-mile no-disturbance buffer cannot be implemented, consultation with CDFW to assist with additional avoidance measures is recommended. Completely addressing mitigation measures for SFP bird and raptor species in the DEIR/EIS for the Project is recommended.

2070-1622

To reduce the impact to special-status birds and raptors from electrical power lines and poles and the catenary system; CDFW advises sufficient spacing between conductors so birds cannot bridge conductors with their wingspan, designing poles to exclude closely spaced energized parts, and installing perch guards to deter birds from landing/resting.

2070-1623

To prevent nest abandonment and behavioral disturbance, CDFW recommends consultation prior to construction-related uses of helicopters. CDFW also recommends avoidance of nighttime construction activities and that all permanent lighting for

# Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: E1948BBD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

DocuSign Envelope ID: E1948BBD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 7

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 8

2070-1623

long-term operation of the HSR be designed and installed such that it does not spill out from the HSR footprint and cause light pollution.

2070-1624

Lastly, it is advised that a measure be incorporated into the DEIR/EIS that dead and injured wildlife found in the right-of-way will be removed during construction and during ongoing operations when safe to do so, to prevent the threat of bird strikes should eagles and condors attempt to forage on carrion during operational periods.

2070-1625

## COMMENT 2: Swainson's Hawk (SWHA)

### Section 3.7.8 BIO-MM#54: Implement Avoidance and Minimization Measures for Swainson's Hawk Nests page 158 and BIO-MM#55-Provide Compensatory Mitigation Loss of Swainson's Hawk Nesting Trees and Habitat Page 159

SWHA are known to nest within and in the vicinity of the Project area and foraging habitat (grasslands and croplands) for SWHA also exists within and in the vicinity of the Project area. The California Natural Diversity Database (CNDDB) indicates SWHA occurrences throughout Merced, Santa Clara, and San Benito counties (CDFW 2020).

SWHA exhibit high nest-site fidelity year after year and lack of suitable nesting habitat in the San Joaquin Valley and Coyote Valley limits their local distribution and abundance (CDFW 2016). The Project as proposed will involve noise, groundwork, use of heavy machinery, and high levels of human activity that could affect nests and has the potential to result in nest abandonment, significantly impacting nesting SWHA in the Project vicinity. Mature trees and agricultural fields in the Project footprint and vicinity provide suitable nesting and foraging habitat. CDFW considers removal of known bird-of-prey nest trees, even outside of the nesting season, a potentially significant impact under CEQA, and in the case of SWHA, it could also result in take under CESA. CDFW considers a SWHA nest site to be active if it was used at least once within the past five years and impacts to suitable habitat or individual birds within a 5-mile radius of an active nest as significant. Based on the foregoing, Project impacts would potentially substantially reduce the number and/or restrict the range of SWHA or contribute to the abandonment of an active nest and/or the loss of significant foraging habitat for a given nest territory and thus result in "take" as defined under CESA.

CDFW acknowledges that BIO-MM#53 requires a pre-activity survey for suitable SWHA nesting habitat. However, the DEIR/EIS should define the restrictive no-work buffer size, in BIO-MM#54, or provide provisions for consulting with CDFW on whether take avoidance can occur should implementation of the buffer not be feasible. These measures do not indicate what the no-work buffer for active nests will be but rather defers this mitigation measure to the Project Biologist to establish the buffer. If SWHA are detected and the implementation of a no-disturbance nest buffer is not feasible, consultation with CDFW is warranted to determine if the Project can avoid take.

2070-1626

BIO-MM#55 indicates that there will be no compensation for the removal of known nesting trees outside of the nesting season. For these reasons, as currently drafted, the

2070-1626

provisions described in this measure may not be enforceable or adequate in minimizing impacts to SWHA to a level that is less than significant.

2070-1627

Because suitable habitat for SWHA is present throughout the Project area, CDFW recommends revising the DEIR/EIS to include the following measures and that these measures be made Conditions of Approval for the Project.

CDFW recommends that a qualified biologist conduct a habitat assessment of Project areas in advance of Project implementation to determine if the Project area or Project vicinity contains suitable habitat for SWHA. If suitable habitat is present, in order to evaluate potential impacts, CDFW recommends that a qualified biologist conduct surveys for nesting SWHA following the survey methods developed by the Swainson's Hawk Technical Advisory Committee (SWHA TAC 2000) prior to Project activities.

The survey protocol includes early season surveys to assist the project proponent in implementing necessary avoidance and minimization measures, and in identifying active nest sites prior to initiating Project activities. If Project activities are to take place during the normal bird breeding season (March 1 through September 15), CDFW recommends that additional pre-construction surveys for active nests be conducted by a qualified biologist no more than 10 days prior to the start of construction.

If an active SWHA nest is found, CDFW recommends implementation of a minimum ½-mile no-disturbance buffer around active nests until the breeding season has ended or until a qualified biologist has determined that the birds have fledged and are no longer reliant upon the nest or parental care for survival. If SWHA are detected and the ½-mile no-disturbance nest buffer is not feasible, consultation with CDFW is warranted to determine if the Project can avoid take. If take cannot be avoided, take authorization through acquisition of an Incidental Take Permit (ITP), pursuant to Fish and Game Code section 2081 subdivision (b) is may be warranted to comply with CESA.

2070-1628

As stated above, SWHA exhibit high nest-site fidelity year after year and CDFW considers removal of known SWHA nest trees, even outside of the nesting season, a potentially significant impact under CEQA. Non-native trees are used by SWHA for nesting therefore the value for compensation of a non-native nesting tree is the same as a native nesting tree species. Regardless of nesting status or tree species, if potential or known SWHA nest trees are removed, CDFW recommends they be replaced with an appropriate native tree species, planted at a ratio of 3:1, in an area that will be protected in perpetuity, to reduce impacts to SWHA from the loss of nesting habitat.

2070-1629

If SWHA nests occur in or adjacent to the Project area, CDFW recommends compensation for the loss of SWHA foraging habitat as described in CDFW's Staff Report Regarding Mitigation for Impacts to SWHA (DFG 1994) to reduce impacts to foraging habitat to less than significant. The Staff Report recommends that mitigation for habitat loss occur within a minimum distance of 10 miles from known nest sites. CDFW has the following recommendations based on the Staff Report:

# Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: E19488BD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

DocuSign Envelope ID: E19488BD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 9

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 10

2070-1629

- For projects within 1 mile of an active nest tree, a minimum of one acre of habitat management (HM) land for each acre of development is advised.
- For projects within 5 miles of an active nest but greater than 1 mile, a minimum of 0.75 acres of HM land for each acre of development is advised.
- For projects within 10 miles of an active nest tree but greater than 5 miles from an active nest tree, a minimum of 0.5 acres of HM land for each acre of development is advised.

2070-1630

## COMMENT 3: Tricolored Blackbird (TRBL)

### Section 3.7.8 BIO-MM#56: Conduct Surveys and Implement Avoidance Measures for Active Tricolored Blackbird Nest Colonies and BIO-MM#57: Provide Compensatory Mitigation for Impacts on Tricolored Blackbird Habitat pages 161-162

The DEIR/EIS acknowledges that TRBL have the potential to occur within or near the Project. The Project bisects habitat for TRBL and is adjacent to known TRBL colony locations in Merced, Santa Clara and San Benito counties that contains annual grasslands, dairies, pastures, wetlands, and field crops (CDFW 2020).

MM#56 proposes that to the extent practicable, a 300-foot no disturbance buffer will be implemented around nesting TRBL colonies. However, MM#56 goes on to state that the 300-foot buffer could be reduced in areas of dense forest, buildings, or other habitat features between the construction activities and the active nest colony or where there is sufficient topographic relief to protect the colony. The measure also proposes that if a colony is established after the initiation of construction the Authority will establish buffers or sound curtains as determined by the Project Biologist. CDFW advises that such an activity has a high likelihood to result in take.

TRBL aggregate and nest colonially, forming colonies of up to 100,000 nests (Meese et al. 2014). Increasingly, TRBL are forming larger colonies that contain progressively larger proportions of the species' total population (Kelsey 2008). In 2008, for example, 55% of the species' global population nested in only two colonies, which were located in silage fields (Kelsey 2008). In 2017, approximately 30,000 TRBL were distributed among only sixteen colonies in Merced County (Meese 2017). Nesting can occur synchronously, with all eggs laid within one week (Orlans 1961). For these reasons, depending on timing, disturbance to nesting colonies can cause abandonment, significantly impacting TRBL populations (Meese et al. 2014). One of the largest colony populations (30,000 birds) to date was observed in the vicinity of the Project along Henry Miller Road.

Because the DEIR/EIS identifies the potential for TRBL to occur within Project, CDFW recommends conducting the following evaluation of the Project, updating the DEIR/EIS

2070-1630

to include the following measures, and that these measures be made Conditions of Approval for the Project.

CDFW recommends that a qualified biologist conduct a habitat assessment of Project areas in advance of Project activities, to determine if the Project area or its vicinity contains suitable habitat for TRBL. It is advised that Project activities be timed to avoid the typical bird breeding season (February 1 through September 15). However, if Project activities must take place during that time, CDFW recommends that a qualified biologist conduct surveys for nesting TRBL no more than 10 days prior to the start of ground- or vegetation-disturbance to evaluate presence/absence of TRBL nesting colonies in proximity to Project activities and to evaluate potential Project-related impacts.

If an active TRBL nesting colony is found during pre-construction surveys, CDFW recommends implementation of a minimum 300-foot no-disturbance buffer in accordance with CDFW's "Staff Guidance Regarding Avoidance of Impacts to Tricolored Blackbird Breeding Colonies on Agricultural Fields in 2015" (CDFW 2015b). CDFW advises that this buffer remain in place until the breeding season has ended or until a qualified biologist has determined that nesting has ceased, the birds have fledged, and are no longer reliant upon the colony or parental care for survival. Further, TRBL colonies can expand over time and for this reason, the colony may need to be reassessed on a reoccurring basis to determine the extent of the breeding colony within 10 days of Project initiation.

In the event that a TRBL nesting colony is detected during surveys, consultation with CDFW is advised to discuss how to implement the Project and avoid take, or if avoidance is not feasible, acquisition of an ITP, pursuant to Fish and Game Code section 2081 subdivision (b), would be warranted prior to any ground- or vegetation-disturbing activities.

2070-1631

## COMMENT 4: Blunt-Nosed Leopard Lizard (BNLL)

### Section 3.7.7.2 Impact BIO#12: Permanent Conversion or Degradation of Habitat and Direct Mortality of Blunt-Nosed Leopard Lizard Page 81 and Section 3.7.8 BIO-MM#39: Provide Compensatory Mitigation for Blunt-nosed Leopard lizard Habitat Page 155

The DEIR/EIS states, "While some protections would be implemented, the potential for physical harm and mortality of individuals would not be eliminated." CDFW recommends that the DEIR/EIS clearly articulate the avoidance and measures to be implemented so that no take of this SFP species would occur from Project construction and operation.

This DEIR/EIS also states, "If ground disturbing activities are scheduled during the non-active season, suitable burrows identified during the surveys will be avoided through establishment of 50-foot no work buffers. The Project Biologist may reduce the size of the no-work buffers if information indicates that the extent of the underground portion of burrows is less than 50 feet." CDFW is unclear how the Project Biologist will



## Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: E19488BD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

DocuSign Envelope ID: E19488BD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 11

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 12

2070-1631

reliably determine that buffer reduction will have no impact on BNLL. Absent scientific demonstration that burrow avoidance of less than 50 feet can be implemented with a high level of assurance that BNLL will not be impacted, CDFW is concerned that reduction of the 50-foot no-work buffer increases the risk of take of this SFP species.

CDFW recommends that the Lead Agency not overlook that CDFW has jurisdiction over SFP species of birds, mammals, amphibians, reptiles, and fish pursuant to Fish and Game Code sections 3511, 4700, 5050, and 5515. Take of any SFP species, including but not limited to BNLL, is prohibited and CDFW cannot authorize their take for any reason. Therefore, it would be prudent to develop a well thought out approach to maintaining avoidance of this species.

2070-1632

Prior to initiating ground- or vegetation-disturbing activities in areas with potentially suitable BNLL habitat, CDFW recommends conducting surveys in accordance with the "Approved Survey Methodology for the Blunt-nosed Leopard Lizard" (CDFW 2019b). This recommended survey protocol, designed to optimize BNLL detectability, reasonably assures CDFW that ground-disturbance will not result in take of this SFP species if such surveys do not detect any BNLL within or adjacent to the Project footprint.

CDFW advises completion of BNLL surveys no more than one year prior to initiation of ground disturbance. Please note that protocol-level surveys must be conducted on multiple dates during late spring, summer, and fall and that within these time periods there are specific protocol-level date, temperature, and time parameters which must be adhered to. As a result, protocol-level surveys for BNLL are not synonymous with 30-day "pre-construction surveys" often recommended for other wildlife species. Also, CDFW has not approved the use of conservation dogs for BNLL scat detection as a stand-alone survey effort to attempt to determine negative findings for the species.

BNLL detection during protocol level surveys or other means warrants consultation with CDFW to discuss how to implement Project activities and avoid take.

2070-1633

### COMMENT 5: Garter Snake (GGS)

#### Section 3.7.8 BIO-MM#41: Conduct Pre-Construction Surveys and Implement Avoidance and Minimization Measures for Giant Garter Snake and BIO-MM#42: Provide Compensatory Mitigation for Impacts on Giant Garter Snake Habitat Page 156

As documented in the California Natural Diversity Database (CNDDB), GGS are known to occur in the San Joaquin River (SJR) and tributaries that feed into the SJR in Merced County (CDFW 2019). Potentially significant impacts associated with viaduct, bridge or culvert construction/replacement include burrow excavation and collapse, inadvertent entrapment, and direct mortality of individuals. Currently, GGS are isolated to only nine disjunct populations. At the time of the species listing in 1993 under the Federal

2070-1633

Endangered Species Act (FESA), the USFWS recognized 13 populations. Since then, two populations have been determined extirpated (USFWS 2017b). Habitat loss and fragmentation are the primary threats to GGS. Only 5% of the species' historic wetland habitat acreage remains. In addition, Central Valley populations of GGS are also susceptible to roads, vehicular traffic, and non-native species impacts (USFWS 2017b). The species has specific seasonal habitat requirements. During summer months, GGS require aquatic habitat for foraging and adjacent upland areas with emergent vegetation for basking (USFWS 2017b). During periods of inactivity, GGS require burrows in upland habitat as refugia for summer shelter and burrows in uplands for winter hibernation (Hansen et al. 2015). Construction of the HSR consists of ground-disturbing activities. These activities have the potential to result in excavation and collapse of GGS refugia and may result in a violation of CESA if GGS are present.

The DEIR/EIS identifies the potential for GGS to occur within the Project footprint. CDFW recommends conducting the following evaluation of the Project area, revising the DEIR/EIS to include the following measures, and that these measures be made Conditions of Approval for the Project.

CDFW recommends that a qualified biologist conduct a habitat assessment of Project areas in advance of Project activities, to determine if the Project area or its vicinity contains suitable habitat for GGS.

If suitable habitat is present, CDFW recommends, no more than 30 days prior to ground disturbing activities, a qualified biologist with GGS experience, survey the work area and a minimum 50-foot radius of the work area for burrows and crevices in which GGS could be present. It is advised that all potentially suitable burrows and crevices be flagged and avoided by a minimum 50-foot no-disturbance buffer. If a 50-foot radius buffer isn't feasible, consultation with CDFW is warranted to discuss how to implement the Project and avoid take of the species.

Capture and relocation of any species listed under CESA would require an ITP from CDFW, as capture (or attempt to do so) is defined as take under Fish and Game Code section 86. If take cannot be avoided, take authorization through acquisition of an ITP, pursuant to Fish and Game Code section 2081 subdivision (b) would be necessary to comply with CESA.

2070-1634

### COMMENT 6: Foothill Yellow-Legged Frog (FYLF)

#### BIO-MM#34: Conduct Pre-Construction Surveys and Implement Avoidance and Minimization Measures for Foothill Yellow-Legged Frog and BIO-MM#35: Provide Compensatory Mitigation for Impacts on Foothill Yellow-Legged Frog Habitat page 154

On July 7, 2017, the Fish and Game Commission published its acceptance of a petition for consideration and designation of the FYLF as a candidate species. Pursuant to Fish and Game Code section 2074.6, CDFW has initiated a status review report to inform the



# Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: E1948BBD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

DocuSign Envelope ID: E1948BBD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 13

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 14

2070-1634

Commission's decision on whether listing of FYLF, pursuant CESA, is warranted. During the candidacy period, consistent with CEQA Guidelines, Section 15380, the status of the FYLF as a threatened candidate species under CESA (Fish and G. Code, § 2050 et seq.) qualifies it as an endangered, rare, or threatened species under CEQA. Consequently, take of FYLF during the status review period is prohibited unless take authorization pursuant to Fish and Game Code section 2081 subdivision (b) is obtained. FYLF are found in the vicinity of streams in a variety of habitats (valley-foothill hardwood, valley-foothill hardwood-conifer, valley foothill riparian, coastal scrub, mixed chaparral, and wet meadow types). Potentially significant impacts associated with Project activities include inadvertent entrapment, destruction of eggs and oviposition (i.e., egg-laying) sites, degradation of water quality, reduced reproductive success, reduction in health and vigor of eggs and/or young, and direct mortality of individuals. Land use changes that result in degradation or destruction of riparian habitat, road development and use, urbanization, and water diversion are among proximate factors contributing to local declines of FYLF (Thomson et al. 2016, USDA 2016). FYLF have been estimated to be extirpated from 45% of historically occupied locations in California in general (Jennings and Hayes 1994 in Thomson et al. 2016). A 2010 study of Upper Coyote Creek in Santa Clara County identified FYLF using Coyote Creek and its tributary for breeding and residency (Gonsolin 2010).

The DEIR/EIS lacks a mitigation measure that would require a habitat assessment for FYLF. CDFW recommends including the following measures, and that these measures be made Conditions of Approval for the Project.

CDFW recommends that a qualified biologist conduct a habitat assessment of the Project areas in advance of Project activities, to determine if the Project area or its vicinity contains suitable habitat for FYLF.

If it is determined through site assessment that habitat suitable to support FYLF is present within or near Project, CDFW recommends that focused visual encounter surveys be conducted by a qualified biologist during appropriate survey period(s) (April through October) in areas where potential habitat exists. CDFW advises that these surveys generally follow the methodology described in pages 5–7 of “*Considerations for Conserving the Foothill Yellow-Legged Frog*” (CDFW 2018a). In addition, CDFW advises surveyors to adhere to “*The Declining Amphibian Task Force Fieldwork Code of Practice*” (DAPTF 1998). CDFW recommends the full habitat assessment and survey results be submitted to CDFW when completed. If any life stage of FYLF is detected, consultation with CDFW is advised to determine if full avoidance for the species can be achieved or if acquisition of an ITP is necessary to comply with CESA.

2070-1635

## COMMENT 7: California Red-Legged Frog (CRLF)

### Section 3.7.8 BIO- BIO-MM#32: Conduct Pre-Construction Surveys and Implement Avoidance and Minimization Measures for California Red-Legged Frog

2070-1635

## and BIO-MM#33: Provide Compensatory Mitigation for Impacts on California Red-Legged Frog Habitat Pages 153-154

CRLF are known to occur within and in the vicinity of the Project area (CDFW 2020). CRLF require a variety of habitats including aquatic breeding habitats and upland dispersal habitats. Breeding sites of the CRLF are in aquatic habitats including pools and backwaters within streams and creeks, ponds, marshes, springs, sag ponds, dune ponds and lagoons. Additionally, CRLF frequently breed in artificial impoundments such as stock ponds (USFWS 2002). Breeding sites are generally found in deep, still or slow-moving water (> 2.5 feet) and can have a wide range of edge and emergent cover amounts. CRLF can breed at sites with dense shrubby riparian or emergent vegetation, such as cattails or overhanging willows, or can proliferate in ponds devoid of emergent vegetation (i.e., stock ponds). CRLF habitat includes nearly any area within one to two miles of a breeding site that stays moist and cool through the summer; this includes non-breeding aquatic habitat in pools of slow-moving streams, perennial or ephemeral ponds, and upland sheltering habitat such as rocks, small mammal burrows, logs, densely vegetated areas, and even man-made structures (i.e., culverts, livestock troughs, spring-boxes, and abandoned sheds) (USFWS 2017c). The DEIR/EIS acknowledge the potential for CRLF to occur in the Project area and the potential for impacts, however the extent of the impacts is insufficient.

CRLF populations throughout the State have experienced ongoing and drastic declines and many have been extirpated (Thomson et al. 2016). Habitat loss from growth of cities and suburbs, mining, overgrazing by cattle, invasion of nonnative plants, impoundments, water diversions, stream maintenance for flood control, degraded water quality, and introduced predators, such as bullfrogs are the primary threats to CRLF (Thomson et al. 2016, USFWS 2017c). Therefore, project activities have the potential to significantly impact CRLF.

CDFW recommends that a qualified biologist conduct a habitat assessment in advance of project activities, to determine if the Project area or immediate vicinities contain suitable habitat for CRLF. If suitable habitat is present, CDFW recommends that a qualified biologist conduct surveys for CRLF within 48 hours prior to commencing work (i.e., two night surveys immediately prior to construction or as otherwise required by the USFWS) in accordance with the “Revised Guidance on Site Assessment and Field Surveys for the California Red-legged Frog” (USFWS, 2005) to determine if CRLF are within or adjacent to the Project.

If any CRLF are found during pre-construction surveys or at any time during construction, CDFW recommends that construction cease and that CDFW be contacted to discuss a relocation plan for CRLF by a qualified biologist.

CDFW recommends that initial ground-disturbing activities be timed to avoid the period when CRLF are most likely to be moving through upland areas (November 1 and March 31). When ground-disturbing activities must take place between November 1 and

2070-1636

# Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: E19488BD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

DocuSign Envelope ID: E19488BD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 15

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 16

2070-1636

March 31, CDFW recommends that a qualified biologist conduct construction activity monitoring daily for CRLF.

2070-1637

## Comment 8: California Tiger Salamander (CTS)

**BIO-MM#29: Conduct Pre-Construction Surveys for California Tiger Salamander, BIO-MM#30: Implement Avoidance and Minimization Measures for California Tiger Salamander and BIO-MM#31: Provide Compensatory Mitigation for Impacts on California Tiger Salamander Habitat pages 152-153**

CTS are known to occur in the Project footprint (CDFW 2020). The Project is within the range of CTS and suitable habitat (i.e., aquatic breeding habitat, grasslands interspersed with burrows) and the Project occurs within upland and breeding habitat. Due to the potential ground-disturbing activities, potential Project-related impacts include but are not limited to the following: collapse of small mammal burrows, inadvertent entrapment, loss of upland refugia, water quality impacts to breeding sites, reduced reproductive success, reduction in health, and direct mortality of individuals. Up to 75% of historic CTS habitat has been lost to development (Searcy et al. 2013). Loss, degradation, and fragmentation of habitat are the primary threats to CTS. Contaminants and vehicle strikes are also sources of mortality for the species (CDFW 2015a, USFWS 2017a). CTS have been determined to be physiologically capable of dispersing up to 1.5 miles from seasonally flooded wetlands (Searcy and Shaffer 2011). Given the presence of suitable habitat within and surrounding the Project, Project activities have the potential to significantly impact local populations of CTS.

Because suitable habitat for CTS is present throughout the Project area, CDFW recommends conducting the following evaluation of the Project area, revising the DEIR/EIS to include the following measures, and that these measures be made Conditions of Approval for the Project.

CDFW recommends that a qualified biologist assess the Project area to evaluate the potential for CTS. CDFW recommends the qualified biologist determine the impacts of Project-related activities to CTS upland and breeding habitat features within and/or adjacent to the construction footprint.

In all areas of the Project footprint where suitable breeding or upland refugia habitat is present, protocol-level surveys are advised to be conducted in accordance with the USFWS "Interim Guidance on Site Assessment and Field Surveys for Determining Presence or a Negative Finding of the California Tiger Salamander" (USFWS 2003). CDFW recommends that survey findings be submitted for review. In order for a negative finding for CTS to be accepted, CDFW must make a determination whether it will accept negative findings based on whether there has been sufficient rainfall. In addition, acceptance of a negative finding for CTS requires protocol-level surveys for two consecutive wet seasons.

2070-1637

If surveys cannot be feasibly conducted as recommended in MM#29, CDFW advises that a minimum 50-foot no-disturbance buffer be delineated around all small mammal burrows in suitable habitat within and/or adjacent to the Project area. CDFW also recommends delineating a 250-foot no disturbance buffer around potential breeding pools and avoiding any impacts that could alter the hydrology or result in sedimentation of breeding pools. If avoidance is not feasible, consultation with CDFW is warranted to determine if the Project can avoid take.

If through surveys it is determined that CTS are occupying or have the potential to occupy the Project area and take of the species cannot be avoided as recommended, take authorization through acquisition of an ITP, pursuant to Fish and Game Code section 2081 subdivision (b) would be necessary to comply with CESA. Alternatively, in the absence of protocol surveys, presence of CTS can be assumed within the Project footprint and an ITP from CDFW can be obtained prior to initiation of vegetation- or ground-disturbing Project activities.

2070-1638

## COMMENT9: Crotch Bumble Bee (CBB) and Western Bumble Bee (WBB)

**Section 3.7.7.2 Impact BIO#5: Permanent Conversion or Degradation of Habitat for and Mortality of Crotch Bumble Bee Page 223 and Section 3.7.8 BIO-MM#23 Conduct Surveys and Implement Avoidance Measures for Crotch Bumble Bee and BIO-MM# 24 Provide Compensatory Mitigation for Impacts on Crotch Bumble Bee Pages 149-150**

In June, 2019, the Fish and Game Commission published findings of its decision to advance CBB and WBB to candidacy as endangered. Pursuant to Fish and Game Code section 2074.6, CDFW has initiated a status review report to inform the Commission's decision on whether listing of CBB and WBB, pursuant to CESA, is warranted. During the candidacy period, consistent with CEQA Guidelines, section 15380, the status of the CBB and WBB as an endangered candidate species under CESA (Fish & G. Code, § 2050 et seq.) qualifies it as an endangered, rare, or threatened species under CEQA. Consequently, take of CBB or WBB during the status review period is prohibited unless authorization pursuant to CESA is obtained. The Project falls within the northern range of the CBB, and there are also historic observations of CBB in both Santa Clara and Merced Counties. Habitat is present for overwintering, nesting and foraging and impacts to this species and its habitat is recommended to be analyzed. Similarly, CNRDB records of WBB have been reported adjacent to the Project footprint (CDFW 2020) and impacts to this species and its habitat should be analyzed as the species was not included in the DEIR/EIS. Potentially significant impacts associated with HSR activities include removal of nest sites, floral resources for foraging and removal of overwintering sites.

CBB have been documented to occur within the vicinity of the Project area (CDFW 2020). Suitable CBB habitat includes areas of grasslands and upland scrub that contain requisite habitat elements, such as small mammal burrows. CBB primarily nest in late

# Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: E19488BD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

DocuSign Envelope ID: E19488BD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 17

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 18

2070-1638

February through late October underground in abandoned small mammal burrows, but may also nest under perennial bunch grasses or thatched annual grasses, under brush piles, in old bird nests, and in dead trees or hollow logs (Williams et al. 2014; Hatfield et al. 2015). Overwintering sites utilized by CBB mated queens include soft, disturbed soil (Goulson 2010), or under leaf litter or other debris (Williams et al. 2014). Therefore, ground disturbance and vegetation removal associated with Project implementation has the potential to significantly impact local CBB populations.

The WBB nests, forages, and overwinters in meadows and grasslands with abundant floral resources and may be found in some natural areas within urban environments (Williams et al. 2014). CDFW recommends language describing the life history and habitat requirements of the WBB, and information regarding the field evaluation of suitable habitat within and adjacent to the Project area. Disclosure of habitat requirements and the presence or lack of habitat within and adjacent to the Project area enables adequate evaluation of the impact of construction and operations of the HSR on the species.

The Authority proposes using general guidelines and best practices for bumblebee surveys would follow USFWS' "Survey Protocols for the Rusty Patched Bumble Bee (*Bombus affinis*)" (USFWS 2019). MM#23 indicate using non-lethal netting method to capture CBB. Netting is a form of capture which is a form of take under CESA; therefore, acquisitions of an ITP, pursuant to Fish and Game Code section 2081 subdivision (b), is required for conducting surveys under this method. To evaluate potential impacts to CBB and WBB associated with the Project, CDFW recommends implementing the following mitigation measure as a Condition of Approval for the Project.

CDFW advises that all small mammal burrows and thatched/bunch grasses be avoided by a minimum of 50 feet to avoid take and potentially significant impacts. If ground-disturbing activities will occur during the overwintering period (October through February), consultation with CDFW is warranted to discuss how to implement Project activities and avoid take. Any detection of CBB or WBB prior to or during Project implementation warrants consultation with CDFW to discuss how to avoid take.

2070-1639

## COMMENT 10: Fresno Kangaroo Rat (FKR)

### 3.7.8 BIO-MM#62: Implement Avoidance and Minimization Measures for Fresno Kangaroo Rat and BIO-MM#63: Provide Compensatory Mitigation for Impacts on Fresno Kangaroo Rat Page 163

While there has not been a confirmed FKR observation since 1992 (USFWS 1998c), CDFW does not consider this species to be extirpated and the Project is within historical range for this species. Habitat for this species is described as sands and saline sandy soils in chenopod scrub and annual grassland communities on the valley floor and large acreages of functionally suitable habitat for the species occur within the Project area. The project area is not only considered to contain historical habitat for this species, but

2070-1639

it is also thought to have the highest potential for containing an extant population of Fresno kangaroo rat (U.S. Fish and Wildlife Service 1998). If this species is detected during surveys, consultation with CDFW is warranted. Any occupied habitat should be completely avoided to preclude the potential for a jeopardy analysis and the occupied habitat should be permanently protected (USFWS 1998a). This would be consistent with Fresno kangaroo rat Recovery Action 6 of the Recovery Plan for Upland Species of the San Joaquin Valley, which is to conserve natural lands in western Madera and Merced Counties and acquire fee title or easement to appropriate parcels from willing sellers (U.S. Fish and Wildlife Service 1998). Further, any impacts to habitat or the potential for this species to be impacted need to be fully analyzed and should be discussed in the in the DEIR/EIS.

BIO-MM#62 indicates that live trapping would be used to survey areas within the footprint where these species may occur. Typical kangaroo rat home ranges are much smaller than 1 acre and because good quality functional habitat within the Project footprint may still support this possibly extinct sub-species, CDFW advises that protocol-level surveys with all night trapping (with checks every 3 hours) be conducted by a qualified biologist that is permitted to do so by CDFW and USFWS in advance of any ground-disturbing activities will impact kangaroo rat burrows. CDFW also advises that survey results be submitted to CDFW and USFWS for review. If this species is detected within the Project area either during protocol-level or pre-construction surveys or during construction activities, all Project activities should cease and consultation with CDFW commence to determine if full avoidance can occur. If full avoidance is not feasible, acquisition of an ITP pursuant to Fish and Game Code section 2081 subdivision (b) would be warranted and relocation efforts to minimize the impact of the taking would be required along with compensatory mitigation to fully mitigate for the species. However, for the reasons stated above full avoidance of the species should be implemented.

2070-1640

MM#63 indicates mitigation for the species is expected to occur at a minimum 1:1 ratio for potentially suitable habitat. CDFW does not concur that this minimum ratio is adequate to fully mitigate for this species.

2070-1641

When describing trapping, exclusion fencing, vegetation trimming, and relocating CESA-listed species in the mitigation measures, please state that these activities will likely result in take (as defined in Fish and G. Code § 86) and that prior to implementation of these measures acquisition of an ITP pursuant to Fish and Game Code section 2081 subdivision (b) is warranted.

2070-1642

## COMMENT 11: San Joaquin Kit Fox (SJKF)

### Section 3.7.8 BIO-MM#60-Implement San Joaquin Kit Fox Avoidance and Minimization Measures and BIO-MM#61: Provide Compensatory Mitigation for Impacts on San Joaquin Kit fox habitat Pages 160-161

# Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: E1948BBD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

DocuSign Envelope ID: E1948BBD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 19

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 20

2070-1642

MM#60 indicates disturbance of all SJKF dens would be avoided to the extent feasible and if detected in the work site, the Project Biologist would request approval from USFW and CDFW to capture and relocate the SJKF if it does not leave by its own volition. If SJKF cannot be avoided and there is a need for capture and relocation, an ITP would be warranted. This measure also proposes installation of artificial dens that would be located on parcels owned by the Authority or at locations where access is available. CDFW requests additional information on the monitoring requirement of the artificial dens and if they would be managed in perpetuity.

The DEIR/EIS proposes habitat will be replaced at a minimum ratio of 1:1 for high- or moderate-value suitable habitat (natural lands) and at a ratio of 0.5:1 for low-value suitable habitat (urban or agricultural lands), unless a higher ratio is required by regulatory authorizations issued under the FESA and CESA. Please note, mitigation ratios, and/or other measures for CESA-listed species will need to meet the full mitigation requirement pursuant to section 2081(b)(2) of Fish and Game Code, the details of which will be determined through the ITP process.

2070-1643

Finally, CDFW is concerned all four alternatives would result in significant and irreversible impacts to SJKF by impacting the entire northern range of the species. The Project would create a significant movement barrier between the southern and northern range of SJKF populations. The Santa Nella area has been identified by CDFW and the United States Fish and Wildlife Service (USFWS) as a narrow band in the connectivity between the northern and southern populations of San Joaquin kit fox (USFWS 2010). There is a very narrow area remaining in the Santa Nella vicinity that is usable for San Joaquin kit fox north-south movement, and the Project would sever this remaining movement area. The HSR Project also has the potential to isolate the Los Banos Valley core SJKF population from the northern population of San Joaquin kit fox. The ability of individuals from the Los Banos Valley to breed with members of more northern SJKF populations is thought to be critical to the continued existence and genetic diversity of the northern SJKF population. Maintaining SJKF movement corridors will be essential to permit the proposed project pursuant to CESA.

2070-1644

In addition, there are several movement corridors and habitat lands protected in perpetuity as mitigation for impacts to SJKF movement and habitat resultant of other projects in the Santa Nella area. As proposed, the HSR alignment would sever one or more of these SJKF mitigation areas and render them ineffective in serving their mitigation purpose.

2070-1645

## COMMENT 12: Mountain Lion

On June 25, 2019, a petition to list the mountain lion (*Puma concolor*), Southern California/Central Coast Evolutionarily Significant Unit (ESU) in Southern and Central California as Threatened or Endangered pursuant to CESA (Fish & G. Code §§ 2050 et seq.) was submitted to the California Fish and Game Commission. Specifically, the

2070-1645

petitioners requested listing as a "threatened species" for the ESU comprised of the following recognized mountain lion subpopulations: 1) Santa Ana Mountains; 2) Eastern Peninsular Range; 3) San Gabriel/San Bernardino Mountains; 4) Central Coast South (Santa Monica Mountains); 5) Central Coast North (Santa Cruz Mountains); and 6) Central Coast Central. On April 16, 2020 the Fish and Game Commission determined that the petitioned action "may be warranted" and established mountain lion within the proposed ESU as a candidate species under CESA. As a candidate species, mountain lion within the proposed ESU now has all the protections afforded to an endangered species under CESA.

CDFW advises including and referencing recent linkage studies on mountain lion that includes these six subpopulations of mountain lions in California. Mountain lion were observed crossing under SR 152 in the Pacheco Pass and within the Pacheco Creek Reserve in a February 2020 Wildlife Permeability SR-152 Study conducted by the Pathways for Wildlife for the SCVHA. The Project alignment transects the Southern California ESU and two of the genetically distinct mountain lion subpopulations (Central Coast North and Central Coast). Therefore, CDFW advises analyzing Project impacts to the subpopulations, including issues with connectivity and fragmentation of habitat which would be further impaired through the construction and operation of the Project. Based on this analysis, CDFW recommends the DEIR/EIS be revised to include robust feasible avoidance, minimization, and mitigation measures to reduce impacts to mountain lion to less than significant.

2070-1646

## Comment 13: Oak Tree Woodland and Sycamore Alluvial Woodland Habitat

**Section 3.7.7.4 Impact BIO#35: Permanent Conversion or Degradation of Special-Status Plant Communities page 103 and Impact BIO#36: Intermittent Disturbance or Degradation of Special-Status Plant Communities during Operations page 103 and Section 3.7.7.6 Impact BIO#40: Removal or Mortality of Trees Protected under Municipal Tree Policies or Ordinances Page 109, Section 3.7.7.9 Impact BIO#53: Conflict with Santa Clara Valley Habitat Plan (SCVHP) page 124-126**

**Section 3.7.8 BIO-MM#72: Provide Compensatory Mitigation for Permanent Impacts on Riparian Habitat page and BIO-MM#85: Provide Compensatory Mitigation for Impacts on California Sycamore Woodland at the Pacheco Creek Reserve 172-173**

The Project will (1) permanently impact approximately 9.4 acres and temporarily impact 3.2 acres of California sycamore (dominated by *Platanus racemosa*) alluvial woodland habitat and (2) will permanently impact approximately 398 acres and temporarily impact 115.7 acres of oak (*Quercus spp.*) woodland habitat resulting in a net loss of two valuable habitat types. Sycamore alluvial woodland and oak woodland are considered a California Native Plant Society S3 ranked rare vegetation community that has limited distribution in California. Project implementation would result in a substantial adverse impact, either directly or through habitat modifications. The Project crosses over and



# Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: E19488BD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

DocuSign Envelope ID: E19488BD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 21

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 22

2070-1646

runs parallel to Pacheco Creek which supports one of the few extant populations of sycamore alluvial woodland, a very rare habitat type designated as G1 and S1.1 (Critically Imperiled) under the ranking system used in the CNDDDB. This natural community is currently experiencing a die back as a result of unknown factors; highlighting the need to avoid additional stressors from new impacts.

The Project bisects the Pacheco Creek Reserve with a viaduct in Pacheco Creek and tunnel portal openings in the vicinity of the Pacheco Creek Reserve. These Reserve lands are protected by a permanent conservation easement and implementation of the Project will further fragment the Sycamore Alluvial woodland potentially impacting recruitment, reproduction, and expansion in the Pacheco Creek Reserve. Furthermore, there is a conflict with the Santa Clara Valley Natural Community Conservation Plan (NCCCP)/Habitat Conservation Plan (HCP) and implementation of the compensatory mitigation for the removal of California sycamore woodland. Impact BIO#53 states, "Consequently, meeting the combined mitigation needs for the SCVHP and HSR is feasible and there is no conflict between the Santa Clara Valley Habitat Agency (SCVHA) and the Authority in terms of the limited availability of California sycamore woodland for preservation." CDFW does not concur and is concerned that the conflict will not be resolved and that the lack of availability of remaining sycamore alluvial woodlands will potentially preclude the ability of the SCVHA and the Authority in fulfilling both combined compensatory mitigation needs.

2070-1647

MM#85 states the following, "To offset permanent impacts at the Pacheco Creek Reserve and alleviate conflict with the SCVHP, the Authority would provide compensatory mitigation at a 1:1 ratio." CDFW does not concur that the proposed ratio will sufficiently reduce the level of significance of the permanent and temporary impacts to Sycamore Alluvial Woodlands through the implementation of the Project. The proposed mitigation ratio does not take into consideration that temporary impacts and fragmentation of the Pacheco Creek Reserve could potentially reduce the long term viability of the Sycamore Alluvial woodlands within the Reserve.

2070-1648

The DEIR/EIS lacks analysis and mitigation for the temporal loss of sycamore alluvial woodland and oak woodland habitat and does not include a specific and enforceable avoidance buffer for oak and sycamore trees. It is unclear how Project impacts would be reduced to less than significant without specific and enforceable avoidance, minimization, or mitigation measures identified in the DEIR/EIS.

2070-1649

CDFW recommends avoiding any sensitive natural communities found on or adjacent to the Project. If avoidance is not feasible, CDFW recommends mitigating at a ratio of no less than 5:1 for impacts to S3 ranked communities and 7:1 for S2 communities. This ratio is for the acreage and the individual plants that comprise each unique community.

2070-1650

CDFW recommends the DEIR/EIS be revised to reflect a 4-inch diameter at breast height when considering which oak trees, and trees in general, require mitigation. More

2070-1650

importantly, oak woodlands need to be considered in its entirety when considering mitigation to replicate the habitat function. This would require a combination of preservation and possibly restoration. In the case of proposed restoration, CDFW recommends revising the mitigation measures to require monitoring oak trees/oak woodlands for a minimum of 15 years and up to 20 years to determine success. To reestablish oak woodlands, CDFW recommends three planting seasons. The first planting season, year 0, being the acorn and sun tolerate ground covers; the second planting season occurring at approximately year 5, introducing sun/shade tolerate species; and the third planting season at year 10 with the introduction of more shade tolerate understory species. To determine the appropriate species and density of the oak woodlands, three representative oak woodland sites need to be analyzed for species composition, density, and richness. The created sites, once established, need to reflect the representative sites.

2070-1651

These sycamore alluvial and oak woodland mitigation areas should be protected against anthropogenic impacts for the life of the project. CDFW recommends mitigation lands be permanently preserved through a conservation easement and adequate funding set aside in an endowment to ensure the mitigation lands are managed in perpetuity. The proposed specific mitigation location should be identified in order to ensure that mitigation is not deferred until some future time.

2070-1652

## COMMENT 14: Special-Status plants

### Section 3.7.7.2-Section 3.7.8 BIO-MM# 7 Conduct Botanical Field Surveys for Special-Status Plant Species and Special-Status Plant Communities and BIO-MM# 8 Prepare and Implement Plan for Salvage and Relocation, and/or Propagation of Special-Status Plant Species Page 138

Several special-status plant species have been documented to occur in the vicinity of the Project area (CDFW 2020). As stated in the DEIR/EIS, the Project area contains habitat suitable to support numerous special-status plant species meeting the definition of rare or endangered under CEQA Section 15380 including Alkaline wetlands support varied plant communities, sometimes including rare plants such as saline clover (*Trifolium depauperatum* var. *hydrophilum*) which was thought to be extinct until it was recently rediscovered. Alkaline wetlands are known to occur in Santa Clara and Merced Counties and might be present in adjacent counties.

The DEIR/EIS reconnaissance surveys were conducted in 2016 in which qualitative information on vegetation was collected. The DEIR/EIS acknowledges that access for significant portions of the Project footprint were not available and that no protocol level surveys presence-absence surveys were conducted; therefore, CDFW recommends mapping areas to show where field work was conducted versus areas which were analyzed through non-field work methods.



# Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: E19488BD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

DocuSign Envelope ID: E19488BD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 23

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 24

2070-1652

Although the DEIR/EIS requires a buffer around special-status plants, it does not specify the protocol to be used or the extent of the no-disturbance buffer to be implemented if a State-listed plant species is detected and cannot be avoided. MM#8 also states that the mitigation plan has the potential to include plant relocation or seed collection, which would be considered take, pursuant to Fish and Game Code section 1908. Therefore, the measures in the DEIR/EIS may not be adequate to reduce impacts to a level that is less than significant and may themselves result in take.

CDFW recommends that a qualified botanist conduct a habitat assessment in advance of project activities to determine if the Project or the immediate vicinity contain suitable habitat for special-status plant species and special status plant communities. If suitable habitat is present, CDFW recommends that the Project area be surveyed for special-status plants by a qualified botanist following the "Protocols for Surveying and Evaluating Impacts to Special Status Native Plant Populations and Sensitive Natural Communities" (CDFW 2018). This protocol, which is intended to maximize detectability, includes the identification of reference populations to facilitate the likelihood of field investigations occurring during the appropriate floristic period. In the absence of protocol-level surveys being performed, additional surveys may be necessary.

2070-1653

CDFW recommends that special-status plant species be avoided whenever possible by delineating and observing a no-disturbance buffer of at least 50 feet from the outer edge of the plant population(s) or specific habitat type(s) required by special-status plant species. If buffers cannot be maintained, then consultation with CDFW is warranted to determine appropriate minimization and mitigation measures for impacts to special-status plant species.

2070-1654

If a plant species listed pursuant to CESA or the Native Plant Protection Act is identified during botanical surveys, consultation with CDFW is warranted to determine if the Project can avoid take. If take cannot be avoided, take authorization prior to any ground-disturbing activities may be warranted through acquisition of an ITP, pursuant to Fish and Game Code section 2081 subdivision (b).

2070-1655

Please note, mitigation ratios, and/or other measures for CESA-listed plant species will need to meet the full mitigation requirement pursuant to section 2081(b)(2) of Fish and Game Code, the details of which would be determined through the ITP process.

2070-1656

**Comment 15: South-Central California Coast (S-CCC) Evolutionarily Significant Unit (ESU) steelhead (*Oncorhynchus mykiss irideus*)**

**BIO-MM#26: Prepare and Implement a Cofferdam Fish Rescue Plan, BIO-MM#27: Prepare and Implement an Underwater Sound Control Plan, BIO-MM#28: Provide Compensatory Mitigation for Permanent Impacts on Steelhead Habitat and Essential Fish Habitat (EFH) for Pacific Coast Salmon Pages 150-152**

2070-1656

During normal and wet years, Pacheco Creek can support a run of South-Central California Coast (S-CCC) Evolutionarily Significant Unit (ESU) steelhead (*Oncorhynchus mykiss irideus*). Impact #6 indicates, "The impact under CEQA would be significant for all four alternatives because the project could have a substantial adverse effect, through both direct mortality and habitat modification, on steelhead, Pacific lamprey, and EFH for Pacific Coast salmon." However, BIO-MM#28 defers mitigation through plans, "Conservation options developed to offset impacts to steelhead habitat and EFH would be considered in the development of the Compensatory Mitigation Plan (BIO-MM#10), Restoration and Revegetation Plan (BIO-MM#1) and Flood Protection Plan (HYD-IAMF#2).

The Pacheco run is very tenuous due to historic conditions (the run was likely episodic rather than yearly) and current water operations from Pacheco Reservoir. Due to the current condition of the run and its significance, it is critical that care be taken to avoid impacts entirely to Pacheco Creek.

2070-1657

## COMMENT 16: Section 3.7.2 Laws, Regulations and Orders Pages 7-11

Missing from this section is the Omnibus Public Land Management Act of 2009 (16 U.S.C. §§ 10001-10203). The Omnibus Public Land Management Act (Public Law 111-11) was signed into law by President Obama on March 30, 2009, and includes the San Joaquin River Restoration Settlement Act (16 U.S.C. §§ 10001-10011), which authorizes implementation of the San Joaquin River Restoration Settlement (*Natural Resources Defense Council, et al., v. Kirk Rodgers, et al. Settlement Agreement* (Settlement)). The San Joaquin River Restoration Program (SJRRP) was initiated in accordance with the terms and conditions of the Settlement. The SJRRP is a comprehensive long-term effort to restore flows to a 153-mile-long portion of the San Joaquin River from Friant Dam to the confluence of the Merced River. The SJRRP goals are to restore a self-sustaining Chinook salmon fishery while reducing or avoiding adverse water supply effects from restoration flows. The implementing agencies of the SJRRP include the U.S. Bureau of Reclamation (USBR); USFWS; National Marine Fisheries Service (NMFS); California Department of Water Resources (DWR); and CDFW. CDFW advises including this law as well as addressing impacts to the SJRRP area and potential conflicts with its goals.

2070-1658

## Comment 17: Section 3.7.8 BIO-MM#3 Establish Environmentally Sensitive Areas and Non-disturbance Zones Page 135

This measure lacks the specifics indicating the no disturbance buffers/distance from the resource for placement of the exclusionary fencing and ESAs. It should also be noted that implementing such a measure for special status-species (TCBL, SJKF, GGS, CTS, and FKR) could result in take in the form of capture and warrants acquisition of an ITP from CDFW prior to the use of exclusion fence in all areas with potentially suitable habitat for the above species.

# Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: E1948BBD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

DocuSign Envelope ID: E1948BBD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 25

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 26

2070-1659

## **Comment 18: Section 3.7.7.2 BIO-MM#66 Conduct Pre-Construction Surveys for San Francisco Dusky-Footed Woodrat and San Francisco Dusky-Footed Woodrat Den Sites and Implement Avoidance Measures Page 164**

CDFW recommends that the avoidance buffer be a minimum of 50 feet from the edge of the San Francisco dusky-footed woodrat nest. If implementation of this buffer is not feasible, removal of stick houses should not occur during the nesting season and all stick nest removal should be completed by hand.

2070-1660

## **COMMENT 19: Section 3.7.8 BIO-MM#67 Conduct Pre-Construction Surveys for Special-Status Bats**

To minimize potential Project-related impacts to bat species, CDFW recommends the Authority conduct pre-construction surveys to establish areas of occupancy the year prior to the start of construction and that surveys be conducted by a minimum of two CDFW-qualified biologists and consist of:

- Two spring surveys (April through June) and two winter surveys (November through January). Each survey consists of one dusk emergence survey (start one hour before sunset and last for three hours), followed by one pre-dawn re-entry survey (start one hour before sunrise and last for two hours), and one daytime visual inspection of all potential roosting habitat on the Project site. Conduct each survey within one 24-hour period. Focus visual inspections on the identification of bat sign (i.e., individuals, guano, urine staining, corpses, feeding remains, scratch marks and bats squeaking and chattering). Use bat detectors, bat call analysis and visual observations during all dusk emergence and pre-dawn re-entry surveys.
- Data collection for each survey (whether bats are, or have been, present on the Project site) would assemblage of species using the site. Frequency of site use (including seasonal changes). Type of roost (i.e., maternity roost, day roost, night roost, feeding perch, mating roost, satellite roost, transitional roost or winter hibernaculum). Location, ambient temperature, internal dimensions and the aspect and orientation of the roost. Spatial and temporal distribution of bat activity. Flight paths, exit and entrance points. Intensity of bat usage (i.e., number of bats, time and duration of use). Identification of any survey constraints.

2070-1661

## **Comment 20: Section 3.7.8 BIO-MM#68 Implement Bat Avoidance and Relocation Measures pages 164-165**

If bats are found to occupy the Project footprint, CDFW recommends the general bat avoidance, minimization and mitigation measures outlined below.

- Avoid direct and indirect impacts to roosting sites by establishing a no-disturbance buffer of 300 feet around roost sites.

2070-1661

- Prohibit clearing and grubbing adjacent to the roost site and lighting use near the roost site where it would shine on the roost or interfere with bats entering or leaving the roost. Prohibit the operation of internal combustion equipment, such as generators, pumps and vehicles within 300 feet of the roost site. Prohibit the use of bird netting.
- If avoidance of roost sites is infeasible, maintain portions of the features that provide naturalized habitat to the greatest extent possible and improve existing roost sites and/or provide new roost sites on buildings or on the Project site. Implement these measures only after consultation with CDFW.
- New roost sites must be in place prior to the initiation of Project-related activities to allow enough time for bats to relocate.
- Design and locate new and enhanced roost sites to be compatible with the bats' search image and habitat requirements (i.e., thermal regulation, interior size, ventilation, etc.). Design new and enhanced roost sites in consultation with CDFW.
- Exclude bats from directly affected work areas selectively and only to the extent necessary to prevent morbidity or mortality to the colony. Use one-way bat exclusion devices, installed in a bat-safe way, to exclude bats and then use expandable foam, steel wool or other method to block the entrance, after the bats have gone. Exclude bats only after consultation with CDFW, at a time that is compatible with the species' normal behavior patterns (i.e., breeding, feeding, hibernating, etc.). In general, exclusions shall not occur during the maternity/pup-rearing season nor during the hibernation season, as determined by conditions at the Project area.

2070-1662

## **Comment 21: Section 3.7.8 BIO-MM#69 Implement Bat Exclusionary and Deterrence Measures Page 165**

CDFW recommends that the bat roost relocation plan be submitted for CDFW review prior to construction activities.

2070-1663

## **Comment 22: Section 3.8 Hydrology and Water Resources (HWR)**

### **Section 3.8 General Comments:**

The DEIR/EIS and the HWR Technical Report acknowledge that surface waterbodies (e.g., streams, rivers, springs, lakes, etc.) along portions of the alignment may be at risk of dewatering during tunnel construction and other areas where deep foundations or excavations are necessary, and that no surface or subsurface data was collected along the tunnel alignments because of private property access issues. Section 3.8 and the HWR Technical Report rely on existing geologic mapping and experiences from past

# Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: E19488BD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

DocuSign Envelope ID: E19488BD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 27

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 28

2070-1663

tunneling projects to conclude that tunneling impacts to surface waterbodies are likely. While this past experience is valuable for evaluating expected conditions, it is no replacement for site-specific studies to confirm hydrogeologic conditions along the project alignment and with no site-specific data collected at this point in the Project and because some of the rock formations that the tunnel will pass through (i.e., Franciscan Formation) have properties that change rapidly and are hard to predict the analysis contained in the DEIR/EIS is insufficient to determine Project impacts.

2070-1664

The discussion of streams on Page 5-85 of HWR Technical Report and Section 3.8 of the DEIR/EIS Page 3.8-87 erroneously lumps intermittent streams with ephemeral streams as receiving no groundwater contributions to their flow regimes. Please note that a distinguishing characteristic of intermittent streams is that they receive inputs of groundwater for some period of time during the year when the groundwater table is seasonally high; however, lowering of the groundwater table during the summer months causes baseflow contributions to cease. For ephemeral streams, the groundwater table does not intersect the stream channel at any time during the year, and all streamflow is in direct response to rainfall. Intermittent streams and the role of a seasonally high-water table is important when evaluating the effects of the Project on groundwater dependent ecosystems. The failure to acknowledge the role of the groundwater table in intermittent streams appears to have led to the incorrect conclusion that the manifestation of surface hydrology effects from the project are less likely along intermittent streams than perennial streams. There is an equal to greater chance of surface hydrology impacts for intermittent streams compared with perennial stream. Water table declines to a position at or near the bottom of the channel in an intermittent stream reach, such that the rate of evapotranspiration exceeds the seepage rate of groundwater into the channel. Further lowering of the water table by project activities could have a greater impact on groundwater dependent ecosystems than for a perennial stream with ample baseflow. CDFW advises that the role of the groundwater table in intermittent streams be addressed appropriately in the environmental analysis.

2070-1665

The DEIR/EIS describes that direct temporary and permanent impacts to surface waterbodies are likely along above-ground portions of the route, including tunnel portal areas that will be constructed using cut-and-cover methods. Some of these areas of disturbance likely will be rather large; however, large or small, there will be direct and lasting impacts on numerous surface waterbodies where these surface-disturbing construction areas occur. Although the DEIR/EIS acknowledge the need for LSA Agreements, the extent of water bodies in the document is based on existing hydrographic datasets that show streams as a single line without acknowledging their full extent. Additionally, the use of existing data does not appear to have captured all small drainage lines that exist along the alignment, such as some first-order streams. CDFW advises that the DEIR/EIS acknowledge the full extent of all surface waterbodies. Streams may have perennial, intermittent, or ephemeral flow.

2070-1666

The DEIR/EIS and HWR Technical Report did not acknowledge the possibility of surface deformations above some portions of tunnels where overburden may be

2070-1666

relatively thin, depending on actual geologic conditions/rock mass characteristics. The possibility of surface deformations may be more likely along portions of the tunnel that are close to portals. The DEIR/EIS should take this possibility into consideration and propose mitigation measures, if needed. It is advisable to include a measure to monitor any sensitive ecosystems that may exist above portions of the tunnel with relatively thin overburden.

2070-1667

The DEIR/EIS and HWR Technical Report acknowledge that construction and operations will permanently impact surface water hydrology by altering drainage patterns, affecting stormwater runoff rates and volumes, and changing sediment transport/yields. The project will propose a stormwater treatment and management plan that includes flow-control devices to maintain pre-project hydrology and prevent substantial increases in runoff and sediment yields. For unimpaired waterways, the plan should strive to have a goal of no-net increase or decrease in sediment yields and a post-project hydrograph that matches the pre-project hydrograph in its timing, magnitude and duration. For impaired waterways, the Project should strive to ameliorate degraded conditions to the extent practical to offset project impacts. Where culverts and bridges will span watercourses, the Project should strive to minimize impacts on fish and wildlife passage by including structure designs that fully span the bankfull channel.

2070-1668

## BIO-IAMF#5 Page 2-E-6

The contents of the Biological Resource Management Plan (BRMP) should explicitly include measures for protection and maintenance of water quality and quantity for special status species throughout and following construction until the hydrologic systems have stabilized and returned to pre-project conditions.

2070-1669

## 3.8.4.1 Definition of Resource Study Areas Page 3.8-11

The definition provided for the Groundwater Study Area appears to be limited to DWR Bulletin 118 basins and subbasins. Affects to groundwater within this area could affect the hydrology of springs, seeps and streams and the wildlife that depends upon those features. The analysis should include potential affects to groundwater through the Pacheco Pass segment.

2070-1670

## Comment 23: Hydrological and Water Resources Technical Report Pages 5-79

The Project proposes to fill data gaps in the understanding of hydrogeologic conditions with geotechnical data. While some of the proposed geotechnical data will help develop an understanding of the hydrogeologic environment along the tunnel, it will not allow the Project to develop an adequate understanding of fracture-flow groundwater systems to the extent necessary to evaluate impacts to surface water bodies along the tunnel alignment. Fracture-flow groundwater systems typically are complex and require a different approach of exploration than for a geotechnical study along a tunnel alignment. The Project should not rely on the geotechnical study as the sole means of evaluating

# Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: E1948BBD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

DocuSign Envelope ID: E1948BBD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 29

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 30

2070-1670

impacts on the fracture-flow groundwater systems, which may in turn impact surface waterbodies and to the extent possible, the geomorphic floodplain of the waterbody.

2070-1671

## Comment 24: Biological Resources Technical Report (BARTR) Comments and Recommendations:

It should be noted that CDWF along with the public did not have the accessibility to Section 3.7 as they apply to this technical report in regards to the IAMFs, species information, laws and regulations, methodologies, and mitigation measures as well as Chapter 2; along with other technical reports unless requested via email or phone call. The technical reports were not downloadable from the CHSRA's website which poses an issue of transparency and allowing for an appropriate analysis and review of the DEIR/EIS by the public, because the Technical Reports are supporting documentation to claims made in the DEIR/EIS.

## II. Editorial Comments and/or Suggestions

2070-1672

**Nesting birds:** CDFW encourages initiation of Project-related ground disturbing activities occur during the bird non-nesting season. However, if ground-disturbing or vegetation-disturbing activities must occur during the breeding season (February through mid-September), the Project's applicant is responsible for ensuring that implementation of the Project does not result in violation of the Migratory Bird Treaty Act or relevant Fish and Game Codes as referenced above.

To evaluate Project-related impacts on nesting birds, CDFW recommends that a qualified biologist conduct pre-activity surveys for active nests no more than 10 days prior to the start of ground- or vegetation-disturbance to maximize the probability that nests that could potentially be impacted are detected. CDFW also recommends that surveys cover a sufficient area around the Project site to identify nests and determine their status. A sufficient area means any area potentially affected by the Project. In addition to direct impacts (i.e., nest destruction), noise, vibration, high levels of human activity, and movement of equipment could also affect nests. Prior to initiation of construction activities, CDFW recommends a qualified biologist conduct a survey to establish a behavioral baseline of all identified nests. Once construction begins, CDFW recommends a qualified biologist continuously monitor nests to detect behavioral changes resulting from the Project. If behavioral changes occur, CDFW recommends the work causing that change cease and that CDFW be consulted for additional avoidance and minimization measures.

If continuous monitoring of identified nests by a qualified biologist is not feasible, CDFW recommends a minimum no-disturbance buffer of 250 feet around active nests of non-listed bird species and a 500-foot no-disturbance buffer around active nests of non-listed raptors. These buffers are advised to remain in place until the breeding season has ended or until a qualified biologist has determined that the birds have fledged and are no longer reliant upon the nest or parental care for survival. Smaller

2070-1672

no-disturbance buffers may still be adequately protective when there is compelling biological or ecological reason for a modified buffer, such as when the construction area would be concealed from a nest site by topography.

2070-1673

**Lake and Streambed Alteration:** Project-related activities have the potential to substantially change the bed, bank, and channel of wetlands and waterways on site, which are subject to CDFW's regulatory authority pursuant Fish and Game Code section 1600 et seq., therefore, notification is warranted. Fish and Game Code section 1602 requires an entity to notify CDFW prior to commencing any activity that may (a) substantially divert or obstruct the natural flow of any river, stream, or lake; (b) substantially change or use any material from the bed, bank, or channel of any river, stream, or lake (including the removal of riparian vegetation); (c) deposit debris, waste or other materials that could pass into any river, stream, or lake. "Any river, stream, or lake" includes those that are episodic, ephemeral, or intermittent as well as those that are perennial. This includes ephemeral streams and watercourses with subsurface flow. It may also apply to work undertaken within the floodplain of a body of water.

CDFW recommends that additional delineation work (aerial interpretation, field surveys, imagery processing) be conducted to update the results incorporated to provide a more accurate representation of baseline aquatic resources to provide a robust impact analysis. CDFW recommends including an updated inventory of aquatic features, analysis of upstream/downstream impacts and isolation, hydrologic connectivity between aquatic features and project features to maintain hydrology with and adjacent to the Project footprint.

2070-1674

CDFW finds that the definition provided in the DEIR/EIS does not encompass all streams that may be impacted within the Project footprint; therefore, CDFW advises the definition of stream in the DEIR/EIS be modified to incorporate sufficient parameters that these waterways will be captured by the definition and concurrently included in the analysis of impacts to features subject to 1602 jurisdiction. As currently analyzed in the DEIR/EIS, CDFW has concerns that stream acreage and biological resources are vastly under-estimated. CDFW is required to comply with CEQA in the issuance of a Lake or Streambed Alteration Agreement (Agreement); therefore, if the CEQA document approved for the Project does not adequately describe the Project and its impacts, a subsequent CEQA analysis may be necessary for Agreement issuance. CDFW advises to be conservative with the estimate of impacts subject to 1602 jurisdiction. If this amount turns out to be greatly underestimated and thus the analysis of impacts potentially inaccurate it could pose significant issues and possible delays for permit issuance.

2070-1675

Finally, to minimize impacts to areas subject to 1602 jurisdiction and to maintain hydrological function upstream/downstream of the proposed alignment, CDFW recommends that features which allow movement of water from rainfall events and other hydrologic sources be incorporated into the Project. These features can be a combination of culverts and bridges based on the extent of the hydrological features,



## Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: E1948BBD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

DocuSign Envelope ID: E1948BBD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 31

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 32

2070-1675

and in some cases extension of viaducts currently proposed. In addition, the features to allow hydrologic passage should also be designed to allow wildlife passage where possible.

2070-1676

### Wildlife Habitat Linkages

The cross-valley corridor, from the Diablo Range to the Santa Cruz Mountains in Coyote Valley, has been identified as one of only two remaining areas where linkage occurs between the San Francisco Peninsula and the rest of the State. This corridor is under significant threat from existing and planned development, including heavily used transportation infrastructure, and would be further degraded by building the HSR alignment across it. The Project has the potential to impact the three most important wildlife habitat linkages in the area as recognized in the Santa Clara HCP/NCCP. The first habitat linkage occurs in the area of Metcalf Road south of San Jose to just north of Morgan Hill. It is the northernmost habitat linkage area south of San Francisco Bay and is one of a very limited number of areas currently providing connectivity between Santa Clara and points west and the San Francisco Peninsula.

Additionally, it is the only connection between the southern end of the San Francisco Bay and the Pajaro River. There is ample evidence that this area remains a viable but highly impacted connection area. It is critical that connectivity through this area not be further reduced. The second habitat linkage occurs from Gilroy to Pacheco Pass and is essentially unblocked with the exception of SR 152. The third habitat linkage occurs in the area from the Diablo foothills to Gilroy which traverses the valley floor north of the Pajaro River. The area is crucial for steelhead passage and connectivity between watersheds in the Diablo Range, the Gabilan Range, and the Santa Cruz Mountains. These important connectivity areas identified in the Santa Clara HCP/NCCP are planned for study, enhancement and possible protection over the next 44 years. CDFW is concerned about impacts to upland and aquatic habitat near the Santa Clara Valley HCP/NCCP, as well as potential conflicts between the impacts of the HSR and the goals of the Santa Clara HCP/NCCP. CDFW recommends amphibian habitat creation/enhancement/preservation opportunities on the valley floor for mitigation to enable usable habitat that will facilitate effective gene flow between populations in the Santa Cruz Mountains and Diablo Range.

2070-1677

**Wildlife Corridor Movement:** The DEIR/EIS asserts, "Wildlife would be able to cross the alignment between at-grade segments where the HSR would be elevated on a viaduct or an underground tunnel." This statement assumes that the viaduct locations will remain in place; however, as with other HSR segments currently under construction, these viaduct locations could later be redesigned to be fenced at-grade and impermeable to wildlife. CDFW advises that a stronger design criterion should be developed and included into the DEIR/EIS to ensure that areas of planned viaduct cannot be changed to less permeable features by the Design-Build contractor.

2070-1678

As CDFW has discussed during early consultation and in previous comment letters to the Authority, the single biggest potential biological impact arising from construction of the HSR project is the impact on regional movements of wildlife and connections between habitats. The HSR has the potential to disrupt wildlife movement corridors that are already hindered by existing obstacles, create long stretches of impediments, and further narrow areas of low or compromised permeability, many of which are already threatening the continued viability of several species. Construction of access-controlled rail lines may create barriers to the movement of wildlife, thereby cutting them off from important food, shelter, and breeding areas. Resulting isolation of subpopulations limits the exchange of genetic material and puts populations at risk of local extirpation through genetic and environmental factors. Barriers can prevent the re-colonization of suitable habitat following natural population expansions, ultimately putting the species at risk of extinction.

The construction and operation of the HSR will severely inhibit north-south as well as east-west wildlife movement along the San Jose to Merced segment. While the Authority suggests it will examine the feasibility of implementing a variety of wildlife passages to aid animal movement along both sides of the rail alignment, it is unclear where and at what intervals these will be placed. This is a concern, especially considering recent design changes in the Fresno to Bakersfield segment of the Project where originally designed elevated structures are being changed to an at-grade design and elevated structures over waterways are being significantly reduced in length, narrowing the available space for wildlife passage.

2070-1679

In addition, CDFW is concerned that any changes in crossing design or location due to significant build changes with the alignment during the interim between environmental review and 80 to 90 percent (%) engineering, creates delays and impediments to ensuring functional permeability for all focal species. This could limit the ability of species such as SJKF, Tule elk, and mountain lion to move unhindered throughout their historic range. Work by James Thorne and others from the University of California, Davis, in 2002 and 2006, tracking data from mountain lion and Tule elk research and work associated with the Santa Clara Habitat Conservation Plan (HCP)/Natural Community Conservation Plan (NCCP) has specifically identified 17 corridors in Santa Clara County of significant importance. Therefore, crossing locations and design are advised to be provided and fully disclosed in the CEQA document so that CDFW can analyze the potential effectiveness of maintaining the wildlife corridors.

2070-1680

Elevated railways are critical in areas where the movement of wildlife is already reduced due to existing and/or proposed geographic transportation infrastructure and structural barriers such as those that exist in western Merced County near the intersections of SR 152, SR 33 and I-5.

2070-1681

Potential future design changes that could result in reduced wildlife permeability and increased wildlife impacts need to either be considered in the DEIR/EIS, or somehow precluded from occurring at the construction phase. An elevated or below ground rail



# Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: E19488BD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

DocuSign Envelope ID: E19488BD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 33

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 34

2070-1681 design could reduce the impacts that the HSR system would have on animal movement and migration, by allowing wildlife to pass unimpeded underneath or over the top of the entire length of the railway while providing access-controlled tracks. Elevated or below ground railways would be more effective in facilitating animal movement than the proposed wildlife underpasses and overpasses, which are not always effective or have untested efficacy for most taxa. Because wildlife would be more likely to move underneath an elevated rail, or over a below ground rail, as opposed to using a tunnel or vegetated overpass, CDFW advises the at-grade embankment described in the DEIR/EIS be thoroughly analyzed as a barrier to movement, gene flow, reproductive success, loss of colonization opportunities, and to discuss this in the context of frequency, design, and location of planned wildlife crossings.

2070-1682 CDFW recommends considering the following for design features for dedicated wildlife crossings: minimize lengths (entry to exit) of dedicated wildlife crossings for certain species guilds and/or incorporate designs (grates, shelving, terracing, etc.) that still allow light penetration, maximize heights of crossings or add bridges for larger species guilds, provide natural cover types to encourage use, incorporate bench designs to allow use of the crossings during flooding, and provide smaller animal escape within or adjacent to the dedicated wildlife crossings.

2070-1683 If wildlife passage structures will be used instead of elevated or below ground rail, CDFW continues to recommend that an extensive evaluation be conducted before final wildlife passage locations are selected to determine the appropriate and most effective locations and number and types of such wildlife passage structures. As was recommended in previous correspondence, methods to determine best locations of wildlife passage structures or avoidance should include things such as: 1) track station surveys; 2) ditch and canal crossing surveys; 3) monitoring trails with infrared or Trailmaster cameras; and 4) geographic information system (GIS) habitat modeling to identify likely wildlife travel corridors and anthropogenic barriers (such as highways, canals, reservoirs) at the landscape level. In addition, wildlife habitat passage structures, such as underpasses, overpasses, elevating or placing below grade the alignment and tunnels, may not be suitable for all species and locations and would need to be evaluated carefully. Dedicated wildlife crossing structures should ensure permeability, be evaluated on a species-specific basis, and required to meet specific minimum dimensions for increased probability of wildlife utilizing these structures for crossing opportunities.

2070-1684 Specific care should be afforded to ensure that any wildlife crossing structure design incorporates generous openness and clear line of sight from entry to exit to maximize detection of the crossing by species at the time of encounter and to ensure use. Currently, the DEIR/EIS does not provide specific dimensions listed for the openness, what constitutes a "slight grade of approaches to prevent flooding", and the number of crossings that would ensure permeability for such a long linear feature. Without these specifics and other relevant assumptions, it is not possible to determine if the effectiveness of this mitigation measure will reduce the level of significance. CDFW recommends that wildlife crossing locations, configurations, and demonstrated efficacy

2070-1684 for target species use (e.g., mountain lion, tule elk, SJKF, etc.) be a requirement of the final design.

2070-1685 Finally, the DEIR/EIS does not analyze the impact of design elements, such as the Intrusion Protection Barriers (IPBs) and Access Restriction (AR) fencing, in terms of impacts to wildlife corridor movements and/or the reduction of effectiveness of wildlife crossings compounded by the additional fencing infrastructure. The DEIR/EIS includes information that the at-grade segments of the project would be entirely fenced or walled and thereby eliminate adverse interactions with wildlife, including direct strikes. While this may be true in some instances at the individual or localized level, the total length and linear nature of the project's fencing/walls, along with other projects in the area, may cause site-specific and cumulative impacts involving species habitat fragmentation and impediments to wildlife movement. CDFW agrees that inclusion of proper placement and design of the dedicated wildlife crossings will be a very important component of the environmental planning process for the project. CDFW also agrees that wildlife movement areas (open connectivity) are also important for plant species.

2070-1686 **Cumulative Impacts:** Multiple non-transportation and transportation projects have been proposed within the, Santa Clara, San Benito, and Merced, counties as well as the Cities of Santa Clara, San Jose, Morgan Hill, Gilroy, and Los Banos projects with similar impacts to biological resources. General impacts from these projects include habitat fragmentation, degradation, habitat loss, and potential loss of individuals to the population. The DEIR/EIS assessed area projects dated from 2016-2019, however it is unclear if the listed projects have been completed based on project status/ timing. CDFW recommends the Authority consider referencing updated sources of all approved and future projects and indicate if completed when determining impact significance to biological resources.

2070-1687 **Use of Modeling for Impact Analysis**

CDFW has previously expressed its reservations, in writing, with using current predictive models for the impact analysis necessary for CDFW to issue an ITP without having site-specific surveys to supplement the modeling effort. CDFW is concerned that the lack of current, site-specific information to accurately quantify the magnitude of impact to CESA-listed species may cause delays in issuance of an ITP. CDFW is also concerned how the modeled output is proposed to be used for areas where there are no occurrence data. As a reminder, CNDDDB captures voluntarily reported detections only; areas without records should not be treated as areas where species do not occur (unless they have been surveyed recently with negative findings). Our primary concerns with using modeling without site-specific protocol surveys to assess and quantify impacts for purposes of CESA include the following:

- Modeling alone may not capture the full extent of species occurrences and habitat suitability due to data sources, timing of surveys, limited access to significant portions of the alignments, and the inherent accuracy issues

# Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: E19488BD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

DocuSign Envelope ID: E19488BD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 35

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 36

2070-1687

associated with using regionally-based data to determine site-specific impacts without a reliable verification method (e.g., protocol surveys). Using predictive modeling only to evaluate species presence/absence and to quantify project-specific impacts (acreages) could miss marginal or atypical habitat usage, especially by high mobile species, and impose a risk of unauthorized take in areas not covered by the ITP or grossly underestimates the basic level of take coverage in the ITP necessary to complete the project. In addition, some areas not ranked as suitable have not been surveyed recently or have never been surveyed.

- Due to the stochasticity and cryptic nature of some species, it is very difficult to accurately "detect" species and determine mitigation requirements using modeling. Some species are unpredictable due to variables the modeling may not or cannot adequately capture, habitat requirements that are constantly evolving over time or space and/or have distributions that can be analyzed statistically but not be predicted precisely. For example, opportunistic species can have dynamic ranges and use areas not ranked at all by the model based on its current parameters.
- As an estimation of reality, the current model includes a defined range of species and conditions (using the rules selected) based on a snapshot of time and may not accurately capture use by all species when impacts occur and/or translate down to the site-specific (e.g., footprint) level. Modeling alone can provide a statistically significant underrepresentation of habitats potentially occupied by State-listed species. For example, some listed plants may only occur at specific times of the year under certain conditions and only be adequately evaluated with protocol surveys within the project footprint at the appropriate time. Likewise, some State fully protected bird species not known to nest or breed in the project area (e.g., white-tailed kite, peregrine falcon and bald eagle) could be transient to the area at certain times of the year.

CDFW continues to emphasize that although the current modeling can be a helpful tool for the Authority's own preliminary evaluation, as well as for compensatory mitigation planning, it will not be a substitute for our analysis when it comes to CESA permitting. CDFW will need to conclude whether listed species will be impacted by the Project. If predictive modeling is used in lieu of biological surveys by the Authority, CDFW's ITP related analysis we will need to err on the side of assuming presence in the Project footprint. Our impact and take analysis and required minimization and mitigation measures will be reflective of this assumption.

2070-1688

## Use of Model for Identifying Mitigation

We understand that the Authority intends to use model output to develop a compensatory mitigation program to address permanent impacts to State-listed species. CDFW acknowledges that modeling can be very useful to identify regionally important

2070-1688

areas where conservation could be targeted for general (i.e., non-mitigation) purposes and also to help focus where additional information is needed to accurately determine site-specific impacts and appropriate mitigation. Mitigation based primarily on regional modeling may not fit individual species requirements under CESA very well, especially if protocol surveys have not been conducted (and are not planned) for the impacted area and/or the proposed mitigation lands. Regionally based approaches for CESA mitigation typically occur in NCCPs, where site-specific surveys and management, monitoring and reporting requirements for habitat and species are built into the program. Because CESA requires that impacts be fully mitigated, mitigation for impacts to habitat occupied by State-listed species should include occupied habitat. For example, it is our understanding that for some species the current approach is to mitigate for multiple species simultaneously. This approach may not be acceptable unless presence for both species is adequately documented on the proposed mitigation lands and the take for each species is fully mitigated.

2070-1689

## Department Owned and Managed Lands

CDFW Wildlife Areas are acquired for the protection and enhancement of habitat for a wide variety of species and are open to the public for wildlife viewing, hiking, hunting, fishing, and nature tours. The construction and operation of HSR within or near CDFW lands could severely limit the wildlife and public use values of these lands as well as alter the way these lands are managed by CDFW. Most Wildlife Areas depend on visitor fees for operation, maintenance and management. CDFW has concerns that the HSR may negatively impact the number of visitors to Wildlife Areas resulting in reduced revenues; thereby reducing or eliminating the future enhancement of public recreational opportunities and wildlife habitat provided by these areas.

Specific CDFW-owned lands that are adjacent to, bisected by, or occur within 1 mile of the San Jose to Merced alignment include Cottonwood Creek Wildlife Area (Upper and Lower), San Luis Reservoir Wildlife Area, O'Neill Forebay Wildlife Area, Volta Wildlife Area, Los Banos Wildlife Area, Grasslands Wildlife Area, and Cañada de los Osos Ecological Reserve.

Moreover, this section lacks analysis of indirect impacts to conservation plans and conservation easements (CE). The alignment will go through the Mud Slough CE and other CE lands purchased for conservation of San Joaquin kit fox and other special-status species by the State of California and other entities. The impacts to the values set forth in CEs were not evaluated and analyzed. CDFW recommends this be analyzed and included in the DEIR/EIS, including the legal mechanism that the HSR would utilize to condemn or otherwise impact lands permanently conserved by the State of California. As indicated previously during early consultation, CDFW recommends that an alternative location for that portion of the Project alignment be identified to avoid impacts to permanently conserved lands and the associated legal implications.

# Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: E1948BBD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

DocuSign Envelope ID: E1948BBD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 37

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 38

2070-1690

**Los Banos Wildlife Area (LBWA)**- The LBWA is adjacent to the north side of Henry Miller Road. The Project would have both direct and indirect impacts to LBWA and its wildlife use. In addition, the route could also impact public hunting and fishing opportunities in the area by affecting wildlife distribution and public access. Similar impacts to public use of wildlife resources could also occur on private lands near the proposed route. The proximity of the HSR to areas used by the public for waterfowl, upland, and big game hunting should also be addressed in construction impacts and in intermittent operational impact.

CDFW advises the Authority to consider the total number of visitors and their use of LBWA in assessing the Project. Visitors participate in various activities (dog training, dog trials, fishing, interpretive walks (hiking/walking), nature study, hunting, sightseeing, etc.), at LBWA. The number of overall visitors to LBWA ranges from 16,000 to 20,000 visitors per year which generates significant revenue for CDFW. Junior hunt experience at LBWA could be affected by the audio/visual disturbances during the construction and ongoing operation of the HSR. The consequence of this may prevent youth from future hunt participation on these CDFW owned lands and impact recruitment of youth into the sport of hunting impacting the CDFW Recruitment, Retention and Reactivation Action Plan initiative. The above referenced usage on CDFW-owned and -managed lands will be substantially impacted due to noise, resulting changes in wildlife behavior, and the loss of an undisturbed wildland experience. Revenue impacts to CDFW were not addressed in the DEIR/EIS. CDFW is concerned that revenue generated during the years of construction of the HSR Project and during the long-term operation and maintenance of the HSR would likely be less. There would be diminished funding to CDFW's Wildlife Program and the operating budget for CDFW during construction (up to a 5-year period or more) of the HSR Project and on-going fiscal impacts once the HSR Project is complete.

2070-1691

**The Grassland Environmental Educational Center (GEEC)**- Visitors to the GEEC come from local areas such as San Joaquin County/Lodi, Stockton, Manteca-Stanislaus County/Turlock, Ceres, Modesto, Knight's Ferry- Merced County/Los Banos, Dos Palos, Merced, Gustine, Atwater, Ballico-Cressey, El Nido- Fresno County/Clovis. The annual average number of visitors are 6,317. The GEEC is visited by local area school children for educational outreach and enrichment and in some cases is the only outdoors educational experience in their area. The alignment alternatives are within 1,000 feet of the GEEC, thus the value and experience to its visitors will be impacted during construction and long-term operation and maintenance of the HSR. All four alternatives proposed in the DEIR/EIS will have the same impact to the GEEC; CDFW advises consideration of another alignment or alternative.

2070-1692

**Cottonwood Creek Wildlife Area (CCWA)**- The Project bisects the western half of the Upper Cottonwood Creek Wildlife Area (UCCWA) north of SR 152. While the use of anticipated subterranean tunnels for the HSR to cross the UCCWA may reduce surface

2070-1692

biological impacts. CDFW is concerned over tunnel portals, the access and maintenance required for the construction of the tunnel and long-term maintenance of the tunnel and the above or below ground access to the infrastructure (Automatic Train Control (ATC) and Traction Power Facilities (TPF)) will be an impact to elk and deer that use this wildlife area and other areas adjacent to the HSR. Any impacts to deer herd movement and behavior could reduce public hunting opportunities and hunt experience throughout CDFW-owned or -managed lands and reduce the public use values of these public lands. State Route 152 already poses a significant movement barrier impact to the elk herd in the area and limits the movement of elk into and out of lands on the north side of the highway. The Project would add an additional movement barrier and further restrict the movement of elk in the region. Naturally occurring springs are located on UCCWA that are adjacent to (within 200 feet) and in the vicinity of the Project. The construction of the tunnels has the potential to impact hydrology of these springs and potentially impact wildlife which rely on these springs for watering and forage of the vegetation supported by year-round surface waters.

The Secretary of Transportation may approve a project requiring the use of publicly owned land of a wildlife and waterfowl refuge **only** if there is no prudent and feasible alternative to using that land; and the project includes **all** possible planning to minimize harm to the wildlife and waterfowl refuges from the use. "Use" includes substantial impacts to wildlife resources due to close proximity of a transportation project (Department of Transportation Act 49 U.S.C. Section 303, formerly Section 4(f)). All four alternatives considered, and the Project alignment will have significant impacts to State owned wildlife areas. To date, CDFW has not been provided a comprehensive analysis of impacts to CDFW-owned land and therefore cannot agree with the Authority's assumption that a Section 4(f) is warranted. CDFW is advising the Authority to formulate other feasible alternatives that avoid these lands because CDFW cannot agree that a Section 4(f) is a reasonable supposition in planning the HSR alignment.

2070-1693

**Section 3.7.8 BIO-MM#81: Minimize Permanent Intermittent Impacts on Terrestrial Species Wildlife Movement Pages 171-172:** CDFW recommends including jump out exit features for elk and deer in areas of Upper Cottonwood Wildlife Area and San Luis Reservoir Wildlife Area and jump outs for deer from Volta Wildlife Area through Mud Slough CE. CDFW also recommends that fencing in these areas be at a minimum of 15 feet high.

2070-1694

## **Mud Slough Conservation Easement**

The alignment of all alternatives will go through Mud Slough, a Unit managed by CDFW's LBWA. Construction of the alternatives would result in construction and placement of an elevated structure over the property, requiring that multiple piles be built on the property and relocation of two irrigation ditches that serve the property. The property is protected by a conservation easement (CE) for which CDFW is grantee. CDFW is concerned that the potential impacts of the HSR Project will impact the

# Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: E1948BBD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

DocuSign Envelope ID: E1948BBD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 39

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 40

2070-1694

biological values, the continued management, and potentially violate the conditions of the CE. The CE has terms of conditions that preserve the natural character and maintain in perpetuity the habitat values set forth in the required site-specific management plan for waterfowl habitat value and/or waterfowl use. Activities such as the placement of any new structures on the CE land other than hunt blinds and water control structures would be a diminution of the value of the property.

2070-1695

## **Grasslands Ecological Area (GEA)**

The GEA is a 230,000-acre complex of State and Federal refuges and privately owned wetlands. The GEA boundary is a non-jurisdictional boundary which has been designated by the USFWS as a priority area for protection and enhancement. The GEA is comprised of wetlands, riparian woodlands, native grasslands, vernal pools, and other habitats which support abundant and diverse wildlife, including numerous threatened and endangered plants and animals. The GEA also provides critically important wintering and breeding habitat for migratory water birds utilizing the Pacific flyway. Joseph P. Fleskes' 1992 study of female northern pintails (*Anas acuta*) north-south flight path in the GEA identified an important flight path for daytime roost sites in the north to nocturnal feeding sites in the south part of the GEA. This flight pattern is representative of other waterfowl species movement patterns. All four alternatives will bisect this important flight path. CDFW recommends that the Authority analyze the impacts of eliminating connectivity between the wetland areas of the north and south GEA and further recommends the Authority consider another alternative/alignment that would avoid eliminating this important wetland and waterbird connectivity corridor.

2070-1696

The DEIR/EIS should analyze the direct and indirect impacts to the Pacific flyway. CDFW recommends considering and addressing the project impacts (e.g., noise, vibration, bisection of habitats, fragmentation, bird strikes, lighting, etc.) to the Pacific flyway and incorporating necessary avoidance, minimization, and mitigation measures. The Authority has presented to the GEA stakeholders the option of a tubular enclosure for the elevated structure of rail segment through the GEA. However, CDFW is concerned that the proposed length of rail that would be enclosed is inadequate and is not an enforceable design requirement. CDFW also advises including bird strike frequency monitoring as well as monitoring the effectiveness of the deterrent used in the mitigation measure.

2070-1697

The DEIR/EIS fails to correctly identify, describe, and classify the GEA. These mistakes result in an improperly narrow analysis and a significant underestimation of environmental impacts. The boundary of the GEA generally aligns with the federally designated Grasslands Wildlife Management Area (GWMA). The GWMA was established in 1979, and expanded in 2005, under the Migratory Bird Conservation Act, 16 U.S.C. §715 *et seq.* This federal designation authorizes USFWS to acquire and manage habitat, including CEs, on farmland and open space deemed necessary for the conservation of migratory birds. Approximately 131,000 acres within the GWMA are

2070-1697

protected in federal or State ownership or CEs, and tens of thousands of acres remain eligible under federal law for future protection.

2070-1698

## **Noise and Vibration**

The potential for significant noise and vibration impacts to wildlife include but are not limited to nest abandonment by birds nesting near train tracks, flushing of waterfowl, disturbance that induces activity outside of normal behavioral patterns leaving species vulnerable to predation or reducing health and vigor, and abandonment of habitat in a species historical range. In the case of the State threatened SWHA, which is known to nest in trees along Henry Miller Road, nest abandonment caused by HSR travel could be a significant impact. Noise and vibration will likely have impacts to "sensitive land uses" including CDFW's Wildlife Areas, and other conservation lands. These areas should be considered "sensitive land uses" to be evaluated within a minimum 1,000-foot study area. CDFW recommends that a noise and vibration impact study be developed that includes noise and vibration ranges expected to impact wildlife. A noise and vibration impact study is necessary to provide sufficient information for a robust and meaningful analysis of the proposed project by CDFW. The study should examine noise, below surface vibration, and surface vibration impacts on wildlife. The study design should be approved by the CDFW and USFWS. Vibration (frequency levels) impacts to fish migration needs to be evaluated as well.

By narrowing the area of analysis to exclude several large areas in both the western and eastern portions of the GEA, impacts are not accurately identified, disclosed, or mitigated.

2070-1699

## **Use of Pre-Construction/Modified Protocol Surveys**

CDFW recognizes that the Authority proposes to use additional surveys for certain species to supplement the modeling results and to refine the impact analysis. It is important to acknowledge that pre-construction or modified surveys are not equivalent to protocol surveys that are designed for maximum detectability. Unless these supplemental surveys are conducted at the appropriate time of year/conditions and sufficiently in advance of construction, their utility for use as "negative" surveys may be limited. Problems that may occur with the use of these types of surveys include the following:

- If they are conducted in a drought period, plant populations may not be detected or adequately characterized and could cause construction delays of the Project. Having at least two years of site-specific surveys (e.g., spring of 2016 and 2017) would greatly enhance the reliability of the modeling and related impact analyses;
- Scheduling surveys too early or too late can allow for situations to develop and delay construction (e.g., establishment of pre-natal dens, detection of unexpected plant populations).



## Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: E1948BBD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 41

2070-1699

Because CDFW must determine an estimate of take and impact analysis for State-listed species to issue an ITP, we recommend a two-pronged survey approach that consists of protocol then pre-construction verification surveys at appropriate times for a given species. We recommend that this approach be discussed and incorporated where appropriate in the DEIR/EIS. CDFW recommends the use of protocol surveys for all State-listed species in appropriate habitat features, once project right-of-way is secured by the Authority. CDFW is available to meet to discuss what types of surveys are acceptable for State-listed species. Alternatively, the Authority can assume presence of State listed species in all suitable habitat features.

2070-1700

### ENVIRONMENTAL DATA

CEQA requires that information developed in environmental impact reports and negative declarations be incorporated into a database which may be used to make subsequent or supplemental environmental determinations (Pub. Resources Code, § 21003, subd. (e)). Accordingly, please report any special-status species and natural communities detected during Project surveys to CNDDDB. The CNDDDB field survey form can be found at: <https://www.wildlife.ca.gov/Data/CNDDDB/Submitting-Data>. The completed form can be mailed electronically to CNDDDB at the following email address: [CNDDDB@wildlife.ca.gov](mailto:CNDDDB@wildlife.ca.gov). The types of information reported to CNDDDB can be found at: <https://www.wildlife.ca.gov/Data/CNDDDB/Plants-and-Animals>.

2070-1701

### FILING FEES

If it is determined that the Project has the potential to impact biological resources, an assessment of filing fees will be necessary. Fees are payable upon filing of the Notice of Determination by the Lead Agency and serve to help defray the cost of environmental review by CDFW. Payment of the fee is required in order for the underlying project approval to be operative, vested, and final (Cal. Code Regs, tit. 14, § 753.5; Fish & G. Code, § 711.4; Pub. Resources Code, § 21089).

CDFW appreciates the opportunity to comment on the Project to assist the Authority in identifying and mitigating the Project's impacts on biological resources.

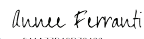
DocuSign Envelope ID: E1948BBD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 42

More information on survey and monitoring protocols for sensitive species can be found at CDFW's website (<https://www.wildlife.ca.gov/Conservation/Survey-Protocols>). Please see the enclosed Mitigation Monitoring (MMRP) table which corresponds with recommended mitigation measures in this comment letter. If you have any questions, please contact Ms. Primavera Parker, Senior Environmental Scientist (Specialist), at the address provided on this letterhead, by e-mail at [Primavera.Parker@wildlife.ca.gov](mailto:Primavera.Parker@wildlife.ca.gov).

Sincerely,

DocuSigned by:

  
Julie A. Vance  
Regional Manager

Attachment 1

cc: See

cc: Kim Forest  
United States Fish and Wildlife  
San Luis National Wildlife Refuge Complex  
Post Office Box 1276  
7376 South Wolfsen Road  
Los Banos, California 93635

Nina Bicknese, Claudia Funari  
United States Fish and Wildlife Service  
2800 Cottage Way  
Sacramento, California 95825

Jessica Nadolski  
State Water Resources Control Board  
Division of Water Quality  
1001 I Street, 15th Floor  
Sacramento, California 95814

Zachary Fancher, Zachary Simmons  
United States Army Corps of Engineers  
Regulatory Division, Sacramento District  
1325 J Street, Suite 1350  
Sacramento, California 95814-2922



## Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: E1948BBD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 43

Matt Scroggins, Debra Mahnke  
Central Valley Regional Water Quality Control Board  
Fresno Office  
1685 E Street  
Fresno, California 93706

Ric Ortega, Ellen Wehr  
Grasslands Water District  
200 West Willmott Avenue  
Los Banos, California 93635

Edmund Sullivan, Gerry Haas  
Santa Clara Valley Habitat Agency  
535 Alkire Avenue  
Morgan Hill, CA 95037

ec: Ferranti, Stafford, Tomlinson, Allen, Parker, Erickson, Weightman, Blinn

DocuSign Envelope ID: E1948BBD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 44

### REFERENCES

- California Department of Fish and Wildlife (CDFW), 2015a. California Tiger Salamander Technical Review – Habitat, Impacts and Conservation. California Department of Fish and Wildlife, October 2015.
- CDFW. 2015b. Staff Guidance Regarding Avoidance of Impacts to Tricolored Blackbird Breeding Colonies on Agricultural Fields in 2015. March 19, 2015.
- CDFW. 2016. Five Year Status Review for Swainson's Hawk (*Buteo swainsoni*). California Department of Fish and Wildlife. April 11, 2016.
- CDFW. 2018. Considerations for Conserving the Foothill Yellow-Legged Frog. <https://nrm.dfg.ca.gov/FileHandler.ashx?DocumentID=157562&inline>. Accessed February 1, 2019.
- CDFW. 2019. Considerations for Conserving the Crotch bumble bee, Franklin's bumble bee, Suckley cuckoo bumble bee, and western bumble bee. <https://nrm.dfg.ca.gov/FileHandler.ashx?DocumentID=161902&inline>. Accessed August 2, 2019.
- CDFW. 2020. Biogeographic Information and Observation System (BIOS). <https://www.wildlife.ca.gov/Data/BIOS>. Accessed May 4, 2020.
- Endangered Species Recovery Program (ESRP). 2018. Blunt-nosed leopard lizard. <http://esrp.csustan.edu/speciesprofiles/profile.php?sp=gasi>. Accessed February 13, 2018.
- Fleskes, Joseph P. Pintail North-South Flight Paths in Grasslands Ecological Area. 2002 /2003 Transactions of the Western Section of the Wildlife Society.
- Gonsolin, Thomas Earl, "Ecology of Foothill Yellow-Legged Frogs in Upper Coyote Creek, Santa Clara County, CA" (2010). *Master's Theses*. 3861. [http://scholarworks.sjsu.edu/etd\\_theses/3861](http://scholarworks.sjsu.edu/etd_theses/3861)
- Hansen, E.C., R.D. Scherer, G.C. White, B.G. Dickson, and E. Fleishman. 2015. Estimates of survival probability from two populations of giant gartersnakes in California's Great Central Valley. *Copeia* 103: 1026-1036.
- Kelsey, R. 2008. Results of the tricolored blackbird 2008 census. Report submitted to U.S. Fish and Wildlife Service, Portland, OR, USA.

## Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: E19488BD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 45

- Meese, R. J., E.C. Beedy, and W.J. Hamilton, III. 2014. Tricolored blackbird (*Agelaius tricolor*), The Birds of North America (P. G. Rodewald, Ed.). Ithaca: Cornell Lab of Ornithology; Retrieved from the Birds of North America: <https://birdsna-org.bnaproxy.birds.cornell.edu/Species-Account/bna/species/tribla>. Accessed December 15, 2017.
- Meese, R.J. 2017. Results of the 2017 Tricolored Blackbird Statewide Survey. California Department of Fish and Wildlife, Wildlife Branch, Nongame Wildlife Program Report 2017-04, Sacramento, CA. 27 pp. + appendices.
- Orians, G.H. 1961. The ecology of blackbird (*Agelaius*) social systems. *Ecol. Monogr.* 31:285-312.
- Pathways for Wildlife. 2020. Wildlife Permeability and Hazards across Highway 152 Pacheco Pass: Establishing a Baseline to Inform Infrastructure and Restoration. February 2020.
- Searcy, C.A. and H.B. Shaffer. 2011. Determining the migration distance of a vagile vernal pool specialist: How much land is required for conservation of California tiger salamanders? *In* Research and Recovery in Vernal Pool Landscapes, D. G. Alexander and R. A. Schlising, Eds. California State University, Chico, California.
- Searcy, C.A., E. Gabbai-Saldate, and H.B. Shaffer. 2013. Microhabitat use and migration distance of an endangered grassland amphibian. *Biological Conservation* 158: 80-87.
- Thomson, R. C., A.N. Wright, and H.B. Shaffer. 2016. California Amphibian and Reptile Species of Special Concern. California Department of Fish and Wildlife and University of California Press.
- U.S. Department of Agriculture (USDA). 2016. Foothill Yellow-Legged Frog Conservation Assessment in California. U.S. Forest Service, Pacific Southwest Research Station, General Technical Report PSW-GTR-248. August 2016.
- U.S. Fish and Wildlife Service (USFWS). 1998a. Recovery Plan for Upland Species of the San Joaquin Valley, California. Region 1, Portland, OR. 319 pp.
- USFWS. 1998b. Blunt-nosed leopard lizard *In* Recovery Plan for Upland Species of the San Joaquin Valley, California. Region 1, Portland, OR. 319 pp.
- USFWS. 1998c. Fresno kangaroo rat *In* Recovery Plan for Upland Species of the San Joaquin Valley, California. Region 1, Portland, OR. 319 pp.

DocuSign Envelope ID: E19488BD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

Mark McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 46

- USFWS. 2002. Recovery Plan for the California Red-legged Frog (*Rana aurora draytonii*). U.S. Fish and Wildlife Service, Portland, Oregon. viii + 173 pp.
- USFWS. 2005. Revised Guidance on Site Assessment and Field Surveys for the California Red-legged Frog March 2005. 26 pp.
- USFWS. 2010. San Joaquin Kit Fox (*Vulpes macrotis mutica*) 5 Year Review: Summary And Evaluation. [https://www.biologicialdiversity.org/species/mammals/San\\_Joaquin\\_kit\\_fox/pdfs/San\\_Joaquin\\_kit\\_fox\\_5-year\\_review.pdf](https://www.biologicialdiversity.org/species/mammals/San_Joaquin_kit_fox/pdfs/San_Joaquin_kit_fox_5-year_review.pdf)
- USFWS. 2017a. Recovery Plan for the Central California Distinct Population Segment of the California Tiger Salamander (*Ambystoma californiense*). U. S. Fish and Wildlife Service, Region 8, Sacramento, California. June 2017.
- USFWS. 2017b. Recovery Plan for the Giant Garter Snake (*Thamnophis gigas*). U. S. Fish and Wildlife Service, Region 8, Sacramento, California. September 2017.
- USFWS. 2017c. Species Account for California Red-legged frog. March 2017. 1 pp.
- Williams, P. H., R. W. Thorp, L. L. Richardson, and S. R. Colla. 2014. The Bumble Bees of North America: An Identification guide. Princeton University Press, Princeton, New Jersey, USA. 208 pp.
- Weintraub, K., T.L. George, and S.J. Dinsmore. 2016. Nest survival of tricolored blackbirds in California's Central Valley. *The Condor* 118(4): 850–861.

# Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: E19488BD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

DocuSign Envelope ID: E19488BD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

**Attachment 1**

**CALIFORNIA DEPARTMENT OF FISH AND WILDLIFE  
RECOMMENDED MITIGATION MONITORING AND REPORTING PROGRAM  
(MMRP)**

**PROJECT: California High-Speed Rail Project, San Jose to Merced  
Section**

**SCH No.: 2009022083**

RECOMMENDED MITIGATION MEASURE	STATUS/DATE/INITIALS
<b><i>Before Disturbing Soil or Vegetation</i></b>	
Mitigation Measure 1: State Fully Protected Raptor Habitat Assessment	
Mitigation Measure 2: State Fully Protected Raptor Surveys	
Mitigation Measure 3: SWHA Habitat Assessment	
Mitigation Measure 4: SWHA Surveys	
Mitigation Measure 5: SWHA Avoidance	
Mitigation Measure 6: SWHA Nest Tree Mitigation	
Mitigation Measure 7: SWHA Compensation for Loss of Foraging Habitat	
Mitigation Measure 8: SWHA Take Authorization	
Mitigation Measure 9: TRBL Habitat Assessment	
Mitigation Measure 10: TRBL Surveys	
Mitigation Measure 11: TRBL Avoidance	
Mitigation Measure 12: TRBL Take Authorization	
Mitigation Measure 13: BNLL Surveys	
Mitigation Measure 14: BNLL Avoidance	
Mitigation Measure 15: GGS Habitat Assessment	
Mitigation Measure 16: GGS Surveys and Avoidance	
Mitigation Measure 17: GGS Take Authorization	
Mitigation Measure 18: CRLF Habitat Assessment	
Mitigation Measure 19: CRLF Avoidance	
Mitigation Measure 20: CTS Site Assessment and Survey	

Mitigation Measure 21: CTS Take Authorization	
Mitigation Measure 24: CBB & WBB Habitat Assessment	
Mitigation Measure 25: CBB & WBB Surveys	
Mitigation Measure 26: CBB & WBB Take Avoidance	
Mitigation Measure 27: FKR Surveys	
Mitigation Measure 28: FKR Avoidance	
Mitigation Measure 29: FKR Take Authorization	
Mitigation Measure 30: SJKF Avoidance	
Mitigation Measure 31: SJFK Habitat Compensation	
Mitigation Measure 32: Mountain Lion Avoidance	
Mitigation Measure 33: Mountain Lion Compensation	
Mitigation Measure 34: Mountain Lion Take Authorization	
Mitigation Measure 35: Oak Tree & Sycamore Alluvial Woodland Habitat Assessment	
Mitigation Measure 36: Oak Tree & Sycamore Alluvial Woodland Habitat Mitigation	
Mitigation Measure 37: Oak Tree & Sycamore Alluvial Woodland Habitat Preservation	
Mitigation Measure 38: Special-Status Plant Assessment	
Mitigation Measure 39: Special-Status Plant Avoidance	
Mitigation Measure 40: Special-Status Plant Take Authorization	
<b><i>During Construction</i></b>	
Mitigation Measure 5: SWHA Avoidance	
Mitigation Measure 12: TRBL Avoidance	
Mitigation Measure 15: BNLL Avoidance	
Mitigation Measure 17: GGS Surveys and Avoidance	

## Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: E1948BBD-DBF1-4950-BF0E-4A74D4F88D04

Mitigation Measure 20: CRLF Avoidance	
Mitigation Measure 22: CTS Avoidance	
Mitigation Measure 26: CBB &WBB Take Avoidance	
Mitigation Measure 28: FKR Avoidance	
Mitigation Measure 30: SJKF Avoidance	
Mitigation Measure 32: Mountain Lion Avoidance	
Mitigation Measure 39: Special-Status Plant Avoidance	

## Response to Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020)

### 2070-1618

The Authority has included numerous mitigation measures that contain enough specificity to be effective and enforceable. Examples of such specificity include references to specific CDFW and other agency species survey protocols, specific survey periods and avoidance buffers, and specific monitoring and reporting requirements under various mitigation measures. Ultimately, the contract with the design-build contractor and the associated implementing manual will ensure common interpretation of the mitigation requirements so that they are fully and effectively implemented. Additionally, as noted in Table 2-18 of the Draft EIR/EIS, the Authority expects that numerous state and federal permits will also be required to construct the project. Each of these permits will also have implementation and reporting requirements, including requirements under a Section 2081 ITP and a Section 1600 et. seq. Streambed Alteration Agreement with CDFW, to ensure the successful implementation of mitigation measures. Additionally, the Authority also notes that there are multiple levels of enforcement and accountability related to the implementation of mitigation measures. With respect to impact to wildlife movement and the Pacific Flyway, the Authority notes that Section 3.7.6.2 of the Draft EIR/EIS discusses waterfowl and the Pacific Flyway. Impact BIO#44 in the Draft EIR/EIS also discusses impacts on waterfowl within the Pacific Flyway. Responses to CDFW's specific comments related to wildlife movement, CDFW-owned lands, sensitive and listed species, and rare habitats are discussed individually below.

### 2070-1619

The Authority appreciates the CDFW's comments on the Draft EIR/EIS. In subsequent individual comments, the CDFW provided specific suggestions regarding special-status species, other biological resources, and permitting considerations as well as recommended revisions to specific mitigation measures or additional mitigation measures to avoid, minimize, or mitigate effects. The Authority has determined that the extensive mitigation measures developed for biological and aquatic resources, which in some instances have been revised in response to the comments of CDFW or other stakeholders, are adequate. Each of the CDFW's specific comments are addressed below.

### 2070-1620

The CDFW notes that the Draft EIR/EIS does not present measures to avoid impacts on fully protected birds and raptors. Specific comments on this issue are provided by CDFW in subsequent comments, and responses to each of those specific comments is provided. The Draft EIR/EIS contains appropriate measures to avoid and minimize impacts on State Fully Protected birds and raptors and their habitat. See response to submission SJM-2070, comment 1621. Mitigation measure BIO-MM#52 in the Final EIR/EIS provides protection for nesting raptors, including fully protected raptors, as well as specific survey timing and buffers. Under BIO-MM#52, surveys for fully protected raptor species would be conducted within 0.5 mile of the project footprint, as suggested by the CDFW, and 0.5-mile buffers would be used for fully protected raptors to avoid impacts.

### 2070-1621

The Authority has modified BIO-MM#52 in the Final EIR/EIS to be similar to the measures proposed by CDFW. It provides protection for nesting raptors, including fully protected raptors, as well as specific survey timing and buffers. Under BIO-MM#52, surveys for fully protected raptor species would be conducted within 0.5 mile of the project footprint, as suggested by the CDFW, and 0.5-mile buffers would be used for fully protected raptors.

### 2070-1622

The Authority has already committed to reducing potential effects on avian species from electrical systems through careful design. Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features, of the Draft EIR/EIS includes BIO-IAMF#12. This design feature of the project commits the Authority to ensuring that sufficient spacing of electrical components is present to prevent bird electrocution. Additionally, numerous other design considerations are included such as the use of perch guards to discourage avian use of structures, specific pole designs to minimize perching or nesting opportunities, and other appropriate design measures to reduce potential impacts on avian species.



## Response to Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

### 2070-1623

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife.

The use of helicopters is not specifically proposed or described in Chapter 2, Alternatives of the EIR/EIS. However, if helicopters were used during construction, mitigation measures to avoid and minimize impacts on nesting birds, including nest abandonment, would apply.

### 2070-1624

Mitigation measure BIO-MM#83 in the Draft EIR/EIS already requires the Authority to monitor and detect animal carcasses (carrion) within the right-of-way, and to remove it when the train is not in operation to prevent the attraction of condors or eagles.

### 2070-1625

CDFW's comments focus on the identification of an established distance for no-work buffers, in the event an active Swainson's hawk nest is identified. The Authority notes that BIO-MM#54 requires the establishment of no-work buffers around active nests consistent with CDFW's own guidance, the Staff Report Regarding Mitigation for Impacts to Swainson's Hawks (CDFG 1994, as cited in Section 3.7 of the Draft EIR/EIS). These guidelines recommend the establishment of buffers to specific distances (0.25 mile to 0.5 mile) depending on the location of the nest relative to its presence near urban development. Consequently, the Authority disagrees with CDFW on their assertion that the measure defers a determination of the buffer distance; the distance is clearly outlined in CDFW's guidance. CDFW also notes that consultation with CDFW will be necessary if take cannot be avoided. As noted in Table 2-18 of the Draft EIR/EIS, an ITP under Section 2081 of the California Fish and Game Code is expected to be required for the project, and the Authority has obtained take permits for other HSR project sections. The determination of which species and activities will be covered by the Section 2081 ITP will be made in coordination with CDFW at the time of the permit application.

### 2070-1626

To address this comment, mitigation measure BIO-MM#55 has been revised in the Final EIR/EIS to clarify that compensatory mitigation would be required for active and inactive Swainson's hawk nest trees.

### 2070-1627

CDFW's comments focus on the procedures that would be used to identify suitable habitat and nest sites, as well as measures that would be implemented to reduce the potential for impacts on nesting birds. The Authority notes that mitigation measures in the Draft EIR/EIS are substantially similar to the recommendations of CDFW. Specifically, BIO-MM#53 requires surveys for Swainson's hawk nests following the Swainson's Hawk Technical Advisory Committee guidance. BIO-MM#54 requires the establishment of no-disturbance buffers of active nests, consistent with CDFW's recommendations in the Staff Report Regarding Mitigation for Impacts to Swainson's Hawks in the Central Valley of California. Please refer to response to submission SJM-2070, comment 1625 for more information regarding buffer distances. Lastly, CDFW notes that if take cannot be avoided, take authorization under Section 2081 of the Fish and Game Code would be required. As noted in Table 2-18 of the Draft EIR/EIS, an ITP under Section 2081 of the California Fish and Game Code is expected to be required for the project, and the Authority has obtained take permits for other HSR project sections. The determination of which species and activities will be covered by the Section 2081 ITP will be made in coordination with CDFW at the time of the permit application.

### 2070-1628

The Authority appreciates the comment and notes that mitigation measure BIO-MM#55 has been revised in the Final EIR/EIS to clarify that compensatory mitigation would be required for active and inactive Swainson's hawk nest trees.

## Response to Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

### 2070-1629

CDFW's comment provides recommendations regarding compensatory mitigation for the loss of Swainson's hawk nests and foraging habitat. BIO-MM#55 already provides this mitigation. Although the language does not correspond exactly to what the CDFW has suggested, it ensures replacement of both nesting tree opportunities and adjacent foraging habitat. For this measure, impacts within active primary foraging habitat are defined as impacts within 1 mile of an active nest tree, impacts within active secondary foraging habitat are impacts within 5 miles but more than 1 mile from an active nest tree, and impacts within active tertiary foraging habitat are impacts within 10 miles but more than 5 miles from an active nest tree. The distances and mitigation ratios are identical to those recommended by CDFW.

### 2070-1630

CDFW suggests the addition of tricolored blackbird-specific mitigation measures, such as habitat assessments and surveys, establishment of a 300-foot no-work buffer for occupied areas during the breeding season, and requirements for survey timing. BIO-MM#56 already requires the Authority to conduct surveys in suitable habitat within 300 feet of proposed construction, including three surveys within 15 days of construction (and one survey within 5 days of construction). The measures also require implementation of avoidance measures for active tricolored blackbird nest colonies, including establishment of 300-foot buffers. Together, the measures in the Draft EIR/EIS are equally or more protective of tricolored blackbird than those recommended by CDFW. Lastly, CDFW recommends a take permit under Section 2081 of the Fish and Game Code if take cannot be avoided. As noted in Table 2-18 of the Draft EIR/EIS, an ITP under Section 2081 of the California Fish and Game Code is expected to be required for the project, and the Authority has obtained take permits for other HSR project sections. The determination of which species and activities would be covered by the Section 2081 ITP would be made in coordination with the CDFW at the time of the permit application.

### 2070-1631

CDFW notes that the blunt-nosed leopard lizard is a fully protected species and that the Draft EIR/EIS states that some potential for physical harm and mortality of individuals would not be eliminated. This conclusion in the Draft EIR/EIS is prior to the implementation of mitigation measures. The Authority has clarified in the Final EIR/EIS that with the implementation of additional mitigation measures, the take of this fully protected species would be avoided. Mitigation measures BIO-MM#38 and BIO-MM#39 outline the survey and avoidance strategy to avoid the take of blunt-nosed leopard lizard. Lastly, CDFW notes that reduction of 50-foot no work buffers, as may be allowed under the supervision of the Project Biologist, may not be feasible to avoid effects on blunt-nosed leopard lizard. The Authority notes that mitigation measure BIO-MM#39 does allow for the reduction of buffers, but only if information obtained during the surveys required under BIO-MM#38 indicates that the extent of underground burrows is less than 50 feet.

### 2070-1632

CDFW notes that surveys should be conducted in accordance with the "Approved Survey Methodology for the Blunt-nosed Leopard Lizard". The Authority agrees, and mitigation measure BIO-MM#38 already specifies the use of this survey protocol. With respect to CDFW's comment that the use of conservation dogs for blunt-nosed leopard lizard scat detection as a stand-alone survey effort is not sufficient to support a negative finding for the species, the Authority notes that the use of conservation dogs is not proposed for this species under BIO-MM#38.

## Response to Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

### 2070-1633

CDFW's comment focuses on two suggested mitigation measures for giant garter snake. The first suggested measure is a habitat assessment to determine where pre-construction surveys should be conducted. Please refer to Section 3.7.5.3, Methods for Impact Analysis, of the Draft EIR/EIS for a description of methods used to assess potentially suitable habitat. These methods included the development of species habitat models, developed in consideration of CDFW and other regulatory agency comments. Because the species models include all potentially suitable habitat, regardless of any site-specific factors, the Authority believes that the models likely overestimate the amount of occupied habitat that occurs within the project footprint. Mitigation measure BIO-MM#41 in the Draft EIR/EIS requires pre-construction surveys for giant garter snake in all suitable habitat. Because surveys would include all potentially suitable habitats, the measure would have the same effect as an assessment of suitable habitat, or better. CDFW's second suggested measure focuses on pre-construction surveys and avoidance. Surveys would occur in all potentially suitable habitats as outlined in Mitigation measure BIO-MM#41. This measure requires pre-construction surveys for giant garter snake within 200 feet of suitable habitat, and no earlier than 24 hours before construction activities. Each of these standards exceeds CDFW's recommendations of 50 feet and no more than 30 days for pre-construction surveys. CDFW's remaining comments on giant garter snake describe activities that CDFW notes would require an ITP under CESA, if take cannot be avoided. As noted in Table 2-18 of the Draft EIR/EIS, an ITP under Section 2081 of the California Fish and Game Code is expected to be required for the project, and the Authority has obtained take permits for other HSR project sections. The determination of which species and activities would be covered by the Section 2081 ITP would be made in coordination with CDFW at the time of the permit application.

### 2070-1634

CDFW's comment on foothill yellow-legged frog focus on the designation of the species as a candidate for listing under CESA, also noting that this status qualifies it as an endangered, rare, or threatened species under CEQA. CDFW also notes that take of a candidate species must be authorized under CESA. The Authority agrees and the Draft EIR/EIS already lists foothill yellow-legged frog as a candidate for listing under CESA in Table 2, Appendix 3.7-A, Special-Status Species Subject to Project Impacts. Furthermore, the Draft EIR/EIS already notes in Section 3.7.2.2, that CESA prohibits the take of candidate species unless authorized under Section 2081 of the California Fish and Game Code. As noted in Table 2-18 of the Draft EIR/EIS, an ITP under Section 2081 of the California Fish and Game Code is expected to be required for the project, and the Authority has obtained take permits for other HSR project sections. The determination of which species and activities would be covered by the Section 2081 ITP would be made in coordination with the CDFW at the time of the permit application. CDFW's remaining comments regarding foothill yellow-legged frog focus on recommendations for a habitat assessment, survey requirements, and a recommendation for consultation with CDFW if full avoidance of impacts is not possible. The methods used to assess potentially suitable habitat are described in Section 3.7.5.3, Methods for Impact Analysis, of the Draft EIR/EIS. These methods included the development of species habitat models, developed in consideration of CDFW and other regulatory agency comments. Because the species models include all potentially suitable habitat, regardless of any site specific factors, the Authority believes that the models likely overestimate the amount of occupied habitat that occurs within the project footprint. Mitigation measure BIO-MM#34 in the Draft EIR/EIS requires pre-construction surveys for foothill yellow-legged frog in all suitable habitat. Because surveys would include all potentially suitable habitats, the measure would have the same effect as an assessment of suitable habitat, or better. CDFW recommends a survey methodology for the mitigation measure as outlined in "Considerations for Conserving the Foothill Yellow-legged frog". The survey methods in the recommended document reference the survey protocol from Peek et al. (2017, as cited in Section 3.7 of the Draft EIR/EIS), already described in mitigation measure BIO-MM#34 in the Draft EIR/EIS. However, in order to make the mitigation measure as comprehensive as possible, mitigation measure BIO-MM#34 has been revised slightly to include the suggested methodology document. Lastly, CDFW recommends that surveys adhere to the "The Declining Amphibian Task Force Fieldwork Code of Practice" (DAPTF 1998). Peek et al. (2017, as cited in Section

## Response to Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

### 2070-1634

3.7 of the Draft EIR/EIS) as well as the recommended survey methods provided by CDFW already recommend adherence to these practices, or similar practices, during surveys and consequently, they are already addressed in the mitigation measure.

### 2070-1635

The comment suggests that the extent of the impacts as described in the Draft EIR/EIS is insufficient. The Authority respectfully disagrees. Qualified biologists conducted extensive literature reviews to support the characterization of the existing environmental setting, using widely recognized sources, as described in the Draft EIR/EIS in Section 3.7.5.3, Methods for Impact Analysis. Where access was unavailable (the majority of the study area), biologists relied on high-resolution aerial photo interpretation and image processing techniques to map habitat and aquatic resources. The assessment ultimately assumed that all potential habitat for special-status species, including California red-legged frog, could be occupied. This broad landcover-based modeling approach most likely overestimated the amount of occupied habitat for species within the project area. (Not all potentially suitable habitat is occupied.)

Consequently, the assessment of impacts on California red-legged frog is most likely overestimated. Regarding CDFW's additional survey recommendations, BIO-MM#32 already requires surveys consistent with the guidelines suggested by CDFW, the Revised Guidance on Site Assessments and Field Surveys for the California Red-legged Frog (or other more recent guidelines if available). Lastly, CDFW suggests that relocation plans for individuals encountered during surveys should be developed in consultation with CDFW. BIO-MM#32 requires the Authority to implement measures including moving individuals, consistent with authorizations obtained under FESA. Consequently, the relocation of individuals would be addressed for this federally listed species through consultation with USFWS.

### 2070-1636

The Authority cannot commit to limiting construction activities between November 1 and March 31, to a certain timing. However, BIO-MM#32 does require the Authority to conduct pre-construction surveys for California red-legged frog and to implement appropriate avoidance and minimization measures, including moving individuals, or other appropriate measures, consistent with authorizations issued under FESA.

### 2070-1637

The comment focuses on identification of suitable habitat, pre-construction survey recommendations, and consultation with CDFW to determine if an ITP under Section 2081 of the California Fish and Game Code would be required. As described in response to submission SJM-2070, comment 1635, the Authority modeled habitat for special-status species using extensive literature reviews to support the characterization of the existing environmental setting, using widely recognized sources, as described in the Draft EIR/EIS in Section 3.7.5.3, Methods for Impact Analysis. Where access was unavailable (the majority of the study area), biologists relied on high-resolution aerial photo interpretation and image processing techniques to map habitat and aquatic resources. The assessment ultimately assumed that all potential habitat for special-status species, including California tiger salamander, could be occupied. This broad landcover-based modeling approach most likely overestimated the amount of occupied habitat for species within the project area. (Not all potentially suitable habitat is occupied.) Consequently, the assessment of impacts on California tiger salamander is most likely overestimated. The Authority notes that BIO-MM#29 already requires surveys consistent with the guidelines suggested by CDFW, the Interim Guidance on Site Assessment and Field Surveys for Determining Presence or a Negative Finding of the California Tiger Salamander (or other more recent guidelines if available). CDFW also recommends that buffers of 50 feet around burrows be implemented if surveys cannot be conducted. Surveys are required under BIO-MM#29, and therefore this additional measure will not be necessary. CDFW also recommends a 250-foot buffer around breeding habitat. BIO-MM#30 requires the Authority to avoid construction activities within 250 feet of breeding habitat during the rainy season. Lastly, CDFW notes that an ITP under Section 2081 of the California Fish and Game Code may be required if take cannot be avoided. As noted in Table 2-18 of the Draft EIR/EIS, an ITP under Section 2081 of the California Fish and Game Code is expected to be required for the project, and the Authority has obtained take permits for other HSR project sections. The determination of which species and activities would be covered by the Section 2081 ITP would be made in coordination with the CDFW at the time of the permit application.

## Response to Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

### 2070-1638

CDFW notes that western bumble bee, a candidate for listing under CESA, should also be considered in the Draft EIR/EIS. The Authority did consider this species for inclusion in the Draft EIR/EIS; however, based on the current range and available information from the CESA listing petition, CNDDB, and iNaturalist, the species' range does not currently overlap with the project and impacts on this species are not expected. Additional clarification regarding western bumble bee potential to occur has been added to the Final EIR/EIS in Appendix 3.7-A, Special-Status Species Subject to Project Impacts. CDFW also provides recommendations for mitigation for the Crotch bumble bee, which the Draft EIR/EIS describes as being potentially affected by the project, and notes that netting is a form of capture, which is considered take under CESA necessitating an ITP under Section 2081 of the California Fish and Game Code. The Authority has modified BIO-MM#23 to increase the no-disturbance buffer size from 20 feet to 50 feet as suggested by CDFW. As noted in Table 2-18 of the Draft EIR/EIS, an ITP under Section 2081 of the California Fish and Game Code is expected to be required for the project, and the Authority has obtained take permits for other HSR project sections. The determination of which species and activities would be covered by the Section 2081 ITP would be made in coordination with CDFW at the time of the permit application.

### 2070-1639

The CDFW summarizes the status of Fresno kangaroo rat and important considerations for recovery of the species and provides suggested revisions to mitigation measures in the Draft EIR/EIS. BIO-MM#62 in the Draft EIR/EIS proposes to avoid impacts on occupied habitat through the construction of WEF should occupancy be determined through pre-construction and protocol-level surveys. BIO-MM#62 has been updated in the Final EIR/EIS, as suggested by CDFW, to specify that protocol-level trapping surveys will conform to the USFWS's Survey Protocol for Determining Presence of San Joaquin Kangaroo Rats (USFWS 2013b, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Final EIR/EIS). CDFW also notes that, if full avoidance is not feasible, acquisition of an ITP pursuant to Fish and Game Code Section 2081(b) would also be required. As noted in Table 2-18 of the Draft EIR/EIS, an ITP under Section 2081 of the California Fish and Game Code is expected to be required for the project, and the Authority has obtained take permits for other HSR project sections. The determination of which species and activities would be covered by the Section 2081 ITP would be made in coordination with CDFW at the time of the permit application.

### 2070-1640

Mitigation measure BIO-MM#63 states that 1:1 is the minimum ratio that would be implemented to mitigate impacts on Fresno kangaroo rat. The Authority recognizes also understands CDFW's comment that the requirement to standard to fully mitigate impacts to this species under CESA, which could require additional mitigation, and has revised mitigation measure BIO-MM#63 in the Final EIR/EIS to note that impacts would be mitigated in accordance with authorizations issued under CESA.

### 2070-1641

The Authority understands that activities, including those listed, can result in the take of CESA-listed species. As noted in Table 2-18 of the Draft EIR/EIS, an ITP under Section 2081 of the California Fish and Game Code is expected to be required for the project, and the Authority has obtained take permits for other HSR project sections. The determination of which species and activities would be covered by the Section 2081 ITP would be made in coordination with CDFW at the time of the permit application.



## Response to Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

### 2070-1642

The CDFW requested clarification on BIO-MM#60 with respect to the long-term management of artificial dens. The Authority notes that there is no monitoring requirement for the artificial dens, as they will be temporary and located outside of the work areas for the purpose of minimizing temporary disturbances to kit fox movement during construction. BIO-MM#60 has been updated in the Final EIR/EIS to clarify that these artificial dens will be used to provide cover to San Joaquin kit fox during construction outside of work areas and will be removed once construction is complete. As noted in Table 2-18 of the Draft EIR/EIS, an ITP under Section 2081 of the California Fish and Game Code is expected to be required for the project, and the Authority has obtained take permits for other HSR project sections. The determination of which species and activities would be covered by the Section 2081 ITP, as well as the mitigation required to meet the fully mitigated standard under CESA, would be made in coordination with the CDFW at the time of the permit application. The Authority believes that the compensatory mitigation and the mitigation ratios outlined in BIO-MM#61 would fully mitigate impacts on San Joaquin kit fox.

### 2070-1643

Based on the project design and mitigation measures, the Authority disagrees that the project would create a significant movement barrier between the southern and northern range of the San Joaquin kit fox populations. The principal barriers to north-south San Joaquin kitfox movement in the Santa Nella area are the San Luis Reservoir, the O'Neill Forebay, Santa Nella itself, and several major roadways. The proposed alignment is several miles north of these barriers. Following construction, the project would pose little barrier to movement through this area because: (1) much of the alignment would be on viaduct, through which foxes can readily pass; (2) portions of the alignment not on viaduct would provide wildlife crossings at approximately 0.3-mile intervals, designed to be suitable for San Joaquin kit fox passage; (3) train noise and activity would occupy only a small amount of time each day, with minimal activity during the midnight to 6 a.m. period when San Joaquin kit foxes are most active; and (4) the viaduct in the least-cost San Joaquin kit fox movement corridor, along the California Aqueduct, would have a noise barrier wall to further reduce any potential noise and visual impacts on San Joaquin kit fox. This supplemental analysis has been incorporated into the Final EIR/EIS as Appendix 3.7-E. Impacts on San Joaquin kit fox movement would be significant, and mitigation is required in the form of BIO-MM#80, which, as noted in item (4) above, would install a noise barrier at the viaduct crossing of the California Aqueduct, the principal route for kit fox transit beneath the rail alignment. With this mitigation, impacts would be less than significant.

## Response to Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

### 2070-1644

As cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, in the Draft EIR/EIS, the Authority prepared a WCA (Appendix C of Authority2020a) to assess impacts on movement corridors and permeability for wildlife movement along the project alignment alternatives. Dedicated crossings and viaducts were incorporated into the design to maintain wildlife movement opportunities following construction of the project. With respect to habitat lands protected in perpetuity, the Authority reviewed protected lands databases as described in Section 3.7.5.3, Methods for Impact Analysis, of the Draft EIR/EIS to identify protected lands that may be affected or bisected by the project alternatives. No protected lands or conservation easements in the Santa Nella area (besides Romero Ranch to the west) were identified at that time.

In response to this comment received on the Draft EIR/EIS, the Authority conducted an additional review of protected lands and conservation easement databases when preparing the Final EIR/EIS. The databases included several updates located in Santa Clara County, and one very small area within the Santa Nella region under a conservation easement, referred to as the Sequoia Riverlands Trust Conservation Easement. The easement partially overlaps with the proposed project footprint. Table 3.7-22 in the Final EIR/EIS has been updated to reflect updates to the easements located in Santa Clara County, as well as the small easement located within the Santa Nella region. Therefore, the Authority finds that the assessment of effects on protected lands and conservation easements is correct, as updated in the Final EIR/EIS.

### 2070-1645

The Authority notes that the Draft EIR/EIS was modified and recirculated for public review following the listing of the mountain lion as a candidate under the California Endangered Species Act in mid-2020. Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, in the Final EIR/EIS incorporates additional analysis and additional mitigation related to mountain lion impacts.

### 2070-1646

The comment indicates that CDFW does not concur with the findings of Impact BIO#53 related to conflicts with the SCVHP and associated mitigation for California sycamore alluvial woodland. Specifically, CDFW expresses concern that there may not be sufficient unprotected sycamore alluvial woodland habitat available for both SCVHA and the Authority to complete mitigation. Based on an extensive investigation into existing habitat, however, the Authority has concluded that there is more than enough of this habitat type available for preservation or enhancement. Impact BIO#53 in the Draft EIR/EIS describes that, based on modeling conducted by the Authority and other independent sources, there are 2,544 acres of unprotected lands with opportunity for California sycamore woodland preservation and enhancement. The combined mitigation need for the SCVHP and HSR is approximately 80 acres, or approximately 3 percent of potential unprotected lands. Consequently, the Authority has concluded the project would not conflict with the ability of the SCVHP and the Authority to meet their goals and mitigation requirements.

### 2070-1647

The CDFW notes that the compensatory mitigation for impacts at the Pacheco Creek Reserve under BIO-MM#85 is not sufficient to mitigate the effects on sycamore alluvial woodland. The Authority notes that BIO-MM#72 requires a 4:1 mitigation ratio for temporary and permanent impacts by preserving off-site sycamore alluvial woodlands. The 1:1 ratio proposed in BIO-MM#85 is to offset the potential conflict with implementation of the SCVHP. Both measures require the Authority to preserve sycamore alluvial woodland habitat in perpetuity. As such, the sycamore alluvial woodland within the preserve would be mitigated at a combined ratio of 5:1.

## Response to Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

### 2070-1648

The Draft EIR/EIS, Impact BIO#40, assumes that within permanent impact areas, the loss of sycamore alluvial woodland and oak woodland habitat would be permanent. Within temporarily disturbed areas, the loss (including trimming or removal) of protected trees is also described under Impact BIO#40. These impacts are considered significant and the Authority has incorporated mitigation measure BIO-MM#75 to address these effects. BIO-MM#75 includes avoidance measures for protected trees including the establishment of ESAs around trees that may be affected, but that do not require full removal. Additionally, BIO-MM#75 has been revised and expanded in the Final EIR/EIS to clarify that the mitigation for oak woodlands requires a replacement ratio of 6:1 for native oak trees to address permanent and temporal impacts. Additionally, BIO-MM#72 also provides for compensatory mitigation for impacts on California sycamore woodland habitat, requiring a 4:1 ratio (acres of impacts to acres of mitigation) to address both permanent and temporal loss of this important community. As such, the Draft EIR/EIS does contain specific enforceable measures related to the temporal loss of sycamore woodland and oak woodland habitats.

### 2070-1649

The Draft EIR/EIS includes mitigation for permanent impacts on aquatic resources, riparian habitats, and special-status species habitat at ratios sufficient to reduce those impacts to a less-than-significant level. Each type of impact, whether on aquatic resources, riparian habitats, or other sensitive natural community, is assessed individually in the Draft EIR/EIS, and mitigation is applied based on common practice, the rarity of the resource in the region, the specific biological factors of the resource in question, and the judgement of the Authority. This approach yields different mitigation requirements for different resources considering all these factors. For example, BIO-MM#75, as modified in the Final EIR/EIS, requires the Authority to replace oak trees lost in oak woodlands at a 6:1 ratio. BIO-MM#72 requires compensatory mitigation for riparian habitat at a 2:1 ratio, while the rarer California sycamore woodland type requires mitigation at a 4:1 ratio. Additionally, the Authority notes that mitigation for various species and species habitats described under BIO-MM#10 would also provide benefits related to the mitigation of impacts on sensitive natural communities. Lastly, the Draft EIR/EIS acknowledges that agencies with regulatory jurisdictions over these resources may require higher ratios.

### 2070-1650

The Draft EIR/EIS adheres to city and county ordinances for the species and sizes of protected trees (Volume 2, Appendix 2-J, Regional and Local Plans and Policies) so the 4-inch dbh was not applied (BIO-MM#75). For riparian habitat (which includes valley oak trees), tree dbh is not relevant because mitigation is based on the acreage of the habitat rather than individual trees (BIO-MM#72). However, to address this comment, BIO-MM#75 has been updated to include an oak tree mitigation plan that includes reference sites, management, success criteria, monitoring, remedial actions, and financial assurances.

### 2070-1651

The mitigation options in the Draft EIR/EIS for California sycamore woodland include an option for permanent land protection. BIO-MM#72 states that permanent impacts on riparian habitat, which includes California sycamore woodland, may be offset or occur through habitat restoration, the acquisition of credits from an approved mitigation bank, participation in an in-lieu fee program or habitat preservation or enhancement at a permittee responsible mitigation site. Similarly, impacts on California sycamore woodland at the Pacheco Creek Reserve may be accomplished through preservation, enhancement, restoration, or a combination thereof. BIO-MM#75 has been updated to include a oak tree mitigation plan that will describe protections for the mitigation lands and the funding mechanism. The Authority disagrees that the specific location of the mitigation should be identified now. It is sufficient that these measures defer mitigation because they have committed to mitigating the significant impacts of the project at a specific ratio relative to the habitat lost and contain other criteria and performance standards.

## Response to Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

### 2070-1652

The CDFW provides comments related to potential impacts on special-status plants, including appropriate buffers and requirements for take permits under Section 2081 of the Fish and Game Code. The Authority believes that mitigation measures, as revised in the Final EIR/EIS, address CDFW's comments. Per BIO-MM#7, botanical surveys will be conducted consistent with Protocols for Surveying and Evaluating Impacts to Special Status Native Plant Populations and Sensitive Natural Communities (CDFW 2018c, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS) and Guidelines for Conducting and Reporting Botanical Inventories for Federally Listed, Proposed and Candidate Plants (USFWS 2000, as cited in Section 3.7 of the Draft EIR/EIS) in all potentially suitable habitats (based on the special-status species modeling conducted for the Draft EIR/EIS) prior to any ground-disturbing activity in work areas. As such, these protocol-level surveys will occur in areas modeled as suitable habitat in advance of project activities. BIO-MM#7 has been updated in the Final EIR/EIS to specify a 50-foot buffer around special-status plant species occurrences, where possible. Lastly, as noted in Table 2-18 in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS, an ITP under Section 2081 of the California Fish and Game Code is expected to be required for the project, and the Authority has obtained take permits for other HSR project sections. The determination of which species and activities would be covered by the Section 2081 ITP would be made in coordination with CDFW at the time of the permit application.

### 2070-1653

In response to this comment, a 50-foot buffer requirement has been added to BIO-MM#7 in the Final EIR/EIS.

### 2070-1654

As noted in Table 2-18 of the Draft EIR/EIS, an ITP under Section 2081 of the California Fish and Game Code is expected to be required for the project, and the Authority has obtained take permits for other HSR project sections. The determination of which species and activities would be covered by the Section 2081 ITP would be made in coordination with CDFW at the time of the permit application.

### 2070-1655

As noted in Table 2-18 in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS, an ITP under Section 2081 of the California Fish and Game Code is expected to be required for the project, and the Authority has obtained take permits for other HSR project sections. The determination of which species and activities would be covered by the Section 2081 ITP and the mitigation necessary would be made in coordination with CDFW at the time of the permit application. The Authority believes that the compensatory mitigation and the mitigation ratios outlined in BIO-MM#12 would fully mitigate impacts on listed plant species.

### 2070-1656

The Authority disagrees that Mitigation Measure BIO-MM#28 improperly defers the development of mitigation because it relies on a future plan. The mitigation measure describing the plan clearly defines what is required and states that permanent impacts on steelhead habitat and EFH will be mitigated at ratios relative to the amount of habitat lost and specifically requires the conservation option to be NMFS-approved, including an option to purchase habitat credits at an NMFS-approved anadromous fish conservation bank. The measure also includes a list of specific criteria that will be taken into account when selecting the conservation option.

### 2070-1657

The area subject to the SJRRP extends along the San Joaquin River (including several bypasses) from Friant Dam, downstream to the confluence with the Merced River near Newman. The project extent analyzed in the Draft EIR/EIS begins at Carlucci Road and proceeds to the west. Carlucci Road is located approximately 5.5 miles west of the San Joaquin River. Consequently, no impacts on the SJRRP from the proposed project are anticipated. Therefore, the requested legal citations mentioned in the comment have not been added.

## Response to Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

### 2070-1658

There are no buffer distances required for ESAs or exclusionary fencing. As stated in BIO-MM#3, exclusionary fencing would be installed at the boundary of the work area and the location of the ESAs would be based on the results of habitat mapping or modeling and any pre-construction surveys. That is, the location of ESAs and non-disturbance zone will be based on the location of the special-status species or sensitive habitat. The ESA will enclose the special-status species or sensitive habitat to be avoided. BIO-MM#3 has been updated in the Final EIR/EIS to clarify the purposes of the exclusionary fencing and the ESA fencing.

### 2070-1659

The Authority appreciates the comment and has modified mitigation measure BIO-MM#66 in the Final EIR/EIS to increase the avoidance buffer to 50 feet. Mitigation measure BIO-MM#66 already includes a requirement to remove houses outside of the breeding season and by hand.

### 2070-1660

The comment from CDFW provides recommendations regarding pre-construction surveys for special-status bats. CDFW recommends that data collection on bat usage of the project site be collected, consisting of four surveys (two spring surveys and two winter surveys) by a minimum of two qualified biologists, and that bat detectors be used if bats are present or potentially present. BIO-MM#67 already requires the surveys suggested by CDFW, including visual emergence and using bat detectors in order to collect data on bat usage and presence within the project area (i.e., species present, frequency of use, and type of roost). The number of biologists needed to conduct the surveys will ultimately be determined by the Project Biologist. With respect to the timing of the surveys, BIO-MM#67 requires the surveys to be conducted no more than 1 year before the construction activities, with the goal of detecting bat species that may be present at the time of construction so that additional bat avoidance, relocation, exclusion, or deterrence measures can be implemented. Consequently, either a spring or a winter survey will be required, but not both, at the discretion of the Project Biologist in consideration of the site specific factors. Lastly, the Authority believes that the mitigation measures for bat surveys are largely consistent with those recommended by CDFW and that they are adequate to inform the implementation of additional avoidance, relocation, exclusion, and deterrence measures.

### 2070-1661

In response to this comment, the Authority has added a requirement to BIO-MM#68 in the Final EIR/EIS to note that the relocation plan would be provided to CDFW for review and input.

### 2070-1662

The Authority has added a requirement to BIO-MM#68 in the Final EIR/EIS to note that the relocation plan would be provided to CDFW for review and input.



## Response to Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

### 2070-1663

The project's impacts on streamflow and groundwater conditions as a result of tunneling are qualitatively analyzed and described in Section 3.8, Impact HYD#10. The qualitative analysis presented in Section 3.8 used the best information available from other tunneling projects constructed in close proximity and in the same geologic units as the project as well as other tunnels constructed in California. As described in Section 3.8, Hydrology much of the land overlying the proposed tunnels is privately owned, and these areas were inaccessible for field surveys and preliminary investigations into hydrologic and groundwater conditions during preparation of this environmental document. The Authority attempted to gain access to these areas to investigate these conditions during the environmental phase of the project, but the property owners did not grant permission to enter. Even assuming the Authority received permission to enter privately owned property overlying the tunnel without going through eminent domain, and these investigations could be performed as part of the environmental phase prior to completing the NEPA/CEQA process, it would result in a delay of the entire project of approximately 3 years. Such delays would result in substantial cost increases in terms of construction costs due to escalation as well as costs associated with delayed operation of HSR service within the project extent. (Authority 2020, as cited in Section 3.8 of the Draft EIR/EIS).

The extent and duration of impact can be generally understood based on the available data to characterize the environmental consequences. The analysis performed enabled the Authority to identify appropriate measures to minimize and mitigate impacts from tunneling. These measures would require the Authority to conduct site-specific investigations to confirm hydrogeologic conditions along the tunnel alignment prior to construction, and then use that information to prepare a hydrogeologic model to identify locations where monitoring would need to be performed during and after construction to either provide supplemental water or compensate for unavoidable impacts on aquatic and biological resources. Refer to HYD-IAMF#5 in Appendix 2-E, HYD-MM#1 in Section 3.8.7, and BIO-MM#9 in Section 3.7.7 for the proposed minimization and mitigation measures associated with tunneling.

### 2070-1664

Thank you for the clarification. Revisions were made to the text of Impact HYD#10 in Section 3.8 to acknowledge the role of groundwater inputs into intermittent streams. Although there may be some differences in the potential to affect intermittent vs. perennial streams, the Draft EIR/EIS concludes that there is a potential to affect intermittent streams (depending on their hydrologic connection to groundwater). The analysis performed enabled the Authority to generally characterize the potential character and extent of the impacts of tunneling and to identify appropriate measures to minimize and mitigate impacts on perennial, intermittent, and ephemeral streams from tunneling. Site-specific investigations will be conducted to confirm hydrologic conditions of streams (including ephemeral, intermittent, and perennial streams) along the tunnel alignment and hydrogeologic modeling will be performed to identify likely locations and extents of tunneling impacts prior to construction in order to provide sufficient mitigation for stream flows. Refer to HYD-IAMF#5 in Appendix 2-E, HYD-MM#1 in Section 3.8.7, and BIO-MM#9 in Section 3.7.7 for the proposed minimization and mitigation measures associated with tunneling. As such, the EIR/EIS does consider potential impacts to intermittent streams and includes mitigation to control those effects.

### 2070-1665

The Authority disagrees with CDFW's assertion that not all waterbodies are identified or depicted to their full extent and that the identification of these surface features was solely on the basis of existing hydrologic datasets. As described in the Draft EIR/EIS, Section 3.7.5.3, Methods for Impact Analysis, aquatic resources were initially identified using existing datasets, but were supplemented with extensive aerial photography interpretation and limited field work where access was possible. The result of this effort is a map of all aquatic resources within the study area that was then used to inform the impacts assessment in the Draft EIR/EIS. Consequently, the Authority believes that the full extent of all surface waterbodies is correct and revisions and additional analysis are not necessary.

## Response to Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

### 2070-1666

The Authority believes the proposed mitigation measures regarding impacts on groundwater/hydrology and aquatic resources from tunneling (HYD-MM#1 in Section 3.8.7 and BIO-MM#9 in Section 3.7.7) as well as the mitigation measure that would compensate for permanent impacts on aquatic resources (BIO-MM#74 in Section 3.7) adequately address impacts on sensitive ecosystems and aquatic resources from tunneling and construction of tunnel portals. Large cut slopes would be required near each of the proposed tunnel portals, and these cut slopes would extend in the uphill direction from each tunnel portal and in the same general direction as the tunnel alignment. These cut slopes overlap with the areas in which surface deformations from tunneling are most likely to occur (i.e., where CDFW notes that overburden may be relatively thin), and these areas were accounted for as permanent impacts in Section 3.7.7.5, Aquatic Resources. The aforementioned mitigation measures would require the Authority to compensate for permanent impacts on aquatic resources as well as tunneling impacts on wetlands, creeks, ponds, springs, riparian vegetation, special-status plant and wildlife species, and protected trees. Therefore, the potential impact referenced by CDFW was considered and addressed and nothe Authority is not proposing to incorporate additional mitigation measures are requiredinto the Final EIR/EIS.

### 2070-1667

The Authority appreciates CDFW's comment on the proposed stormwater design requirements. The stormwater treatment and management plan will comply with all stormwater treatment requirements in applicable regional/local municipal separate storm sewer system (MS4) permits, Construction General Permit, conditions of the 401 Water Quality Certification, and TMDL requirements to ensure discharges from the Authority's right-of-way maintain high water quality in receiving waterbodies. Within the Authority's right-of-way, the design of stormwater management facilities will comply with the Phase II MS4 permit. This permit will require the project to treat runoff from all added impervious areas at a minimum. Additionally, this permit also requires hydromodification management measures to be designed for the 85th percentile storm according to the flow or volume-based BMPs to minimize changes in downstream hydrology. Where the project crosses large waterways, aerial structures may be utilized to cross the entirety of the channel to minimize impediments to streamflow and ensure safety of passengers. However, smaller waterways would be crossed with a culvert or bridge structure designed according to the Authority's hydrologic and hydraulic design criteria.

### 2070-1668

As noted in BIO-IAMF#5, the BRMP is intended to serve as a compilation of all biological resources avoidance and minimization measures, as well as all other biological resources plans, and is intended to aid in the implementation of these measures. Although the BRMP is not intended to provide additional measures that are not contained in the mitigation measures or permits to address maintenance of water quality issues, those issues are already assessed in the Draft EIR/EIS. The Authority points CDFW to the impact avoidance minimization features, such as HYD-IAMF#1, which requires the Authority to manage stormwater runoff; HYD-IAMF#3, which requires preparation and implementation of a SWPPP during construction; and HYD-IAMF#4, which requires an industrial SWPPP during operations, for the protection and maintenance of water quality. Lastly, the Authority notes that mitigation measure BIO-MM#9, Prepare and Implement a Groundwater Adaptive Management and Monitoring Plan, addresses the need to monitor water quality and quantity during construction and to provide supplemental water if necessary. BIO-MM#9 also requires post-construction monitoring of water levels, monitoring of effects, and the implementation of post-construction compensation if necessary.

## Response to Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

### 2070-1669

The groundwater RSA extends through the Pacheco Pass subsection even though no DWR basins or subbasins are present in this area. Where no DWR basins or subbasins are present, the RSA includes all areas within 1-mile of the project footprint. Utilizing information from the aquatic resources delineation technical report and the National Hydrography Dataset, the project's impacts on springs, seeps, and streams in the Pacheco Pass subsection are qualitatively analyzed and described in Section 3.8, Impact HYD#10. The analysis performed enabled the Authority to identify appropriate measures to minimize and mitigate impacts on seeps, springs, and streams from tunneling, including those resources that may not have been accounted in existing datasets (i.e., National Hydrography Dataset). Refer to HYD-IAMF#5 in Appendix 2-E and HYD-MM#1 in Section 3.8.7 for the proposed minimization and mitigation measures associated with tunneling.

### 2070-1670

Site-specific investigations will be conducted to confirm hydrogeologic conditions along the tunnel alignment prior to construction. In addition to data generated from the geotechnical investigation, the Authority would initiate field studies aimed at investigating the existing hydrologic conditions along the tunnel alignment as well as perform quantitative hydrogeologic modeling to identify likely extents, durations, and severity of impacts along the tunnel alignments. Extensive hydrology monitoring would be performed prior to, during and after construction to rectify any changes in stream and seep hydrology associated with tunneling. Refer to HYD-IAMF#5 in Appendix 2-E, HYD-MM#1 in Section 3.8.7, and BIO-MM#9 in Section 3.7.7 for the proposed minimization and mitigation measures associated with tunneling.

### 2070-1671

Technical reports, such as the Biological and Aquatic Resources Technical Report (Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS), were clearly noted on the Authority's webpage as being available if requested.

### 2070-1672

The Draft EIR/EIS includes several measures designed to protect nesting birds from construction disturbance. BIO-MM#43 and BIO-MM#52 require surveys for nesting birds during the breeding season, consistent with CDFW's recommendations. BIO-MM#43 has been modified in the Final EIR/EIS to note that surveys must be conducted no more than 10 days prior to construction, consistent with CDFW's recommendation. BIO-MM#43 has also been modified in the Final EIR/EIS to note that the Project Biologist would monitor the nests for disturbance. CDFW recommends a 250 foot no-work buffer for non-listed bird species (non-raptors) and a 500 foot no-work buffer for non-listed raptor species. BIO-MM#43 has been clarified in the Final EIR/EIS to note that a no-work buffer of 75 feet is required, which the Authority has determined is sufficient to protect non-raptor species in most situations; however, the buffer may be increased if required by the Project Biologist to ensure that the nest is not disturbed. Lastly, BIO-MM#52 has been modified in the Final EIR/EIS to clarify that surveys for non-listed (and listed) raptors and buffers of 500 feet for non-listed raptors and 0.5 mile for listed or fully protected raptors are required. Similar to BIO-MM#43, the buffers for raptors can be adjusted if allowed by the Project Biologist. Monitoring of nests would be conducted; however continuous monitoring would not necessarily be conducted as suggested by CDFW because adequate no-disturbance buffers are being used to avoid effects on nests.

### 2070-1673

The Authority disagrees with CDFW's assertion that identification of waters potentially subject to Fish and Game Code Section 1602 are inaccurate or incomplete. All rivers, streams, or lakes, including those determined to be ephemeral, intermittent, or perennial, as well as natural watercourses or those modified or constructed, were delineated and mapped and are characterized in the Draft EIR/EIS. Impact BIO#38 in the Draft EIR/EIS identifies and quantifies potential impacts on resources subject to regulation under California Fish and Game Code Section 1600 et seq. Additionally, the Authority has worked with CDFW to obtain streambed alteration agreements on other HSR project sections using similar methods. Consequently, the Authority finds that the assessment in the Draft EIR/EIS is sufficient.

## Response to Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

### **2070-1674**

The Draft EIR/EIS, Section 3.7.2.2, defines areas subject to regulation under Section 1600 et seq. of the California Fish and Game Code. The Authority believes the definition provided is consistent with Section 1600 et. seq. of the California Fish and Game Code. Furthermore, the definition of “stream” (including creeks and rivers) is consistent with California Code of Regulations (14 CCR §1.72). With respect to the analysis of features subject to Section 1602, the Authority believes that it has applied the definition correctly and completed the analysis correctly and the amounts of resources affected are not underestimated.

### **2070-1675**

The CDFW provides a general comment regarding hydrological impacts from the proposed project. Please refer to Section 3.8, Hydrology and Water Resources, for a complete description and analysis of hydrological impacts of the proposed project. CDFW also notes that hydrologic features should also be designed to allow wildlife passage where possible. Features facilitating the flow of waters may not provide for wildlife movement at all times and/or may not be located in the most appropriate locations. Consequently, the Authority has analyzed wildlife movement as described in the WCA (Appendix C of Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS), and has incorporated wildlife crossings into the project design. As required under BIO-MM#77a, the Authority would design wildlife crossings to facilitate wildlife movement as suggested by CDFW, using designs such as earthen bottoms, avoidance of metal walls, and incorporation of openness and clear line of sight, among other design features.

### **2070-1676**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass, SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings, SJM-Response-BIO-7: Clarifications Regarding Project Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan.

Additionally, the Authority notes that additional information regarding wildlife habitat linkages and movement are addressed extensively in responses to CDFW's other detailed comments on this topic.

### **2070-1677**

The Authority recognizes that changes during the design/build process have occurred on other HSR project sections and the Authority is therefore making efforts to improve the design/build contracting process. Specific contractual requirements would be included in future design/build contracts related to viaduct and other wildlife crossings so that the design/build process does not eliminate or change these aspects of the project. Another specific way the Authority is ensuring that appropriate wildlife movement designs are ultimately constructed are outlined in modified BIO-MM#77a in the Final EIR/EIS, which requires the Authority to work with agency and stakeholder partners to validate and optimize wildlife crossing locations at the 75 to 90 percent design phase. With these changes and contractual requirements, the potential for changes between design and build are expected to be minimized and the functionality of crossings after construction to be maximized.

### **2070-1678**

To address wildlife movement tThe Authority has included wildlife crossings and significant viaduct sections into the project's design, along with other mitigation measures to address wildlife movement. The extent of the at-grade, trenched, and embankment sections of the project and the wildlife crossings can viewed in the engineering drawings. Considering these design components, of the project and mitigation that would be applied to the project, the projectHSR would not significantly degrade east/west and north/south wildlife movement below the existing condition (which is already degraded). The Authority has included wildlife crossings in the rail design through the extent of the at-grade, trenched, and embankment sections of the project and these crossings can viewed in the engineering drawings. The analysis used to determine the need and placement for wildlife crossings are in Appendix C, Wildlife Corridor Assessment Report, of the Biological and Aquatic Resources Technical Report (Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS). Please refer to the response to submission SJM-2070, comment 1677 for the measures being implemented to reduce the potential for change during the design/build process.

## Response to Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

### 2070-1679

All crossing locations and dimensions (length, width and height) were/are provided for review in the engineering drawings and in the WCA (Appendix C of Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS). BIO-MM#77a in the Final EIR/EIS also requires certain design criteria (e.g., earthen bottoms, vegetative cover) to be met within the crossing as well as just outside the entrances and exits of crossings. To minimize the potential for changes during the design/build phase, additional measures were added to BIO-MM#77a in the Final EIR/EIS to allow agency and stakeholder review of crossing locations and dimensions at the 75-90% design stage. Lastly, new measure BIO-MM#77b in the Final EIR/EIS requires monitoring of wildlife crossings for effectiveness and adaptive management if necessary to facilitate their use by wildlife.

### 2070-1680

As noted in Section 3.7.5.3, Methods for Impact Analysis of the Draft EIR/EIS, the Authority has carefully evaluated wildlife movement effects from the proposed project and has incorporated elevated sections in some locations as well as numerous wildlife crossings. The detailed assessment was included in a WCA (Appendix C of Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS) incorporated by reference into the Draft EIR/EIS and available for review upon request, with the Draft EIR/EIS.

### 2070-1681

Please see the response to submission SJM-2070, comment 1677, which describes the efforts and measures that would be used by the Authority to prevent future design changes that result in reduced wildlife permeability.

### 2070-1682

The wildlife undercrossings were designed, to the maximum extent feasible, to minimize length and maximize height and width in the locations where the local permeability analysis, wildlife movement studies, and local stakeholders indicated crossings were needed. That is, structural designs were optimized after the most advantageous locations for crossings were selected in Coyote Valley. Features to add light penetration into longer crossings were added in Coyote Valley because it was feasible in these locations. BIO-MM#77a outlines the internal design requirements for crossings (e.g., earthen bottom, cover for smaller animals) and entrances and exits (e.g., vegetative cover).

### 2070-1683

The locations and dimensions for wildlife crossings were developed as part of an extensive evaluation outlined in Appendix C, Wildlife Corridor Assessment Report, to the Biological and Aquatic Resources Technical Report (Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS). In addition, an extensive stakeholder evaluation process was implemented to refine crossing siting and design in Coyote Valley, Soap Lake, and western Pacheco Pass (a summary of which can be seen in the WCA, Appendix C of Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS). To provide assurance that the crossing locations and dimensions currently included in the project's engineering design will remain through the design/build process, BIO-MM#77a was revised in the Final EIR/EIS to include agency and stakeholder review at the 75-90% design phase. The WCA utilized the best, publicly available information including: GIS-based habitat models, camera trapping data, existing barriers to movement, roadkill data, radio collar data, existing modeled movement corridors and linkages, methods used and vetted by expert GIS movement modelers, agency and stakeholder planning docs, government reports, and published literature. Each crossing was designed to meet, where possible, minimum or recommended dimensions for identified movement guilds represented by selected focal species. The minimum and recommended crossing dimensions used to guide crossing design were informed by agency and transportation wildlife movement guidance documents and are summarized in Table 7-1 of the WCA.



## Response to Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

### **2070-1684**

The engineering drawings and the WCA (Appendix C of Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS) include all of the information described and requested in this comment. The assumptions about design and potential for use for each movement guild focal species are outlined in Table 7-1 of the WCA. See responses to submission SJM-2070, comments 1679 and 1682.

### **2070-1685**

The EIR/EIS does evaluate the impacts of the IPBs and access restriction fencing. These features, among others, are included as complete barriers to movement in the "with project scenario" of the local permeability analysis which is detailed in Appendix C, Wildlife Corridor Assessment Report, to the Biology and Aquatic Resources Technical Report (Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS). The noise barriers required in Soap Lake and the GEA as part of BIO-MM#80 are largely on viaduct, but because the at-grade sections have a number of wildlife undercrossings underneath them to offset restriction fencing, the noise barriers do not pose any additional barriers to movement when they are along at-grade sections.

### **2070-1686**

The status of projects listed in Appendix 3.19-A, Cumulative Nontransportation Plans and Projects Lists and Appendix 3.19-B, Cumulative Transportation Projects Lists (located in Volume 2, Technical Appendices), have been updated in the Final EIR/EIS.

### **2070-1687**

The CDFW suggests that the approach used to model impacts on CESA-listed species may be inadequate for properly analyzing the potential occurrence of these species. The Authority respectfully disagrees. Qualified biologists conducted extensive literature reviews to support the characterization of the existing setting, using widely recognized sources, as described in the Draft EIR/EIS in Section 3.7.5.3, Methods for Impact Analysis. Additionally, the Authority met with CDFW, USFWS, and NMFS multiple times to discuss each of the models in detail, incorporating agency input to the best of our ability. The assessment assumed that all potential habitat for special-status species could be occupied. This broad-based approach most likely overestimates the amount of occupied habitat for species within the project area (not all potentially suitable habitat is occupied). Consequently, the assessment of impacts on special-status species is mostly overestimated. The models do not treat areas without CNDDDB occurrence records as areas where the species do not occur. In fact, model output identifies the potential presence of species in substantial areas that do not have reported occurrence data. Lastly, the Authority notes that the Draft EIR/EIS includes numerous mitigation measures requiring site-specific protocol surveys for species prior to construction, which would help to help to verify species modeling results. CDFW's additional comments regarding the assumptions that may be necessary in their ITP are noted.

### **2070-1688**

Please refer to the response to submission SJM-2070, comment 1687. The Authority intends to use model output to develop a compensatory mitigation program to address impacts on state-listed and other listed species. Because of the number of species and resources affected, the Authority believes that modeling is the most effective tool to identify potential mitigation lands. The Authority also understands that mitigation lands must be acceptable to the regulatory agencies and that additional field surveys and assessments of potential mitigation lands will be necessary in the future to ensure that species habitat is present and that the site(s) provide suitable mitigation. Mitigation for multiple species at the same site may be appropriate in certain circumstance where the species have similar affinities. Stacking mitigation would only occur where appropriate and for federally or state-listed species, where there is agreement with the wildlife agencies.

## Response to Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

### 2070-1689

Impact BIO#51 in the Draft EIR/EIS addresses direct and indirect impacts on protected lands and lands under conservation easement. The Authority understands that each of these lands and easements may have unique values. Any impacts on these lands from the proposed project were found to be significant. The Draft EIR/EIS therefore includes assigned BIO-MM#84 to offset impacts on conservation areas. The mitigation measure requires the Authority to consult with affected organizations and to replace the loss of conservation areas with lands that are commensurate with the land cover type and ecological function of the lands lost at ratio of 2:1 (protected:affected). The Authority believes that this mitigation will compensate for any direct or indirect impacts and any unique values that may be present on affected lands. Lastly, because there are multiple owners/easement holders affected by the project alternatives, the legal mechanism for impacts on affected lands would vary, but would be discussed and determined with each of the affected owners/easement holders. The public use values of CDFW lands are addressed in Impact PK#1, Temporary Changes from Noise, Vibration, and Construction Emissions on Use and User Experience of Parks, Recreational Facilities, and Open Space Resources and Impact PK#5, Permanent Visual Changes That Could Create a Perceived Barrier to Access or Continued Use of Parks, Recreation, and Open Space Resources in Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space. The analysis concludes that the impacts to these resources would be less than significant under CEQA.

### 2070-1690

The comment noted that direct and indirect impacts would result to the Los Banos Wildlife Area. Please refer to Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space, and Chapter 4, Section 4(f)/6(f) Evaluation, of the Draft EIR/EIS for the Authority's analysis of impacts to the Los Banos Wildlife Area. Impacts on private lands are not included in Section 3.15 or Chapter 4 of the Draft EIR/EIS because private lands are not considered to be parks or open space resources. Impacts on private lands are discussed in various other sections of the Draft EIR/EIS, such as Sections 3.7, Biological and Aquatic Resources; 3.12, Socioeconomics and Communities; and 3.14, Agricultural Farmland. Impacts on hunting and revenue are discussed in Section 3.12 of the Draft EIR/EIS.

### 2070-1691

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

The GEEC is located within the Los Banos Wildlife Area; this has been clarified in Table 3.15-2 in Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space, of the Final EIR/EIS. Therefore, the impacts described in Section 3.15 of the Draft EIR/EIS for the Los Banos Wildlife Area would be applicable to the GEEC. Construction- and operations-related impacts on the Los Banos Wildlife Area (and the GEEC) are fully disclosed and described in Section 3.15 of the Draft EIR/EIS. Other alternatives and alignments were considered early in the HSR planning process but ultimately were eliminated from consideration, as explained in the Draft EIR/EIS Section 2.5, Alternatives Considered during Alternatives Screening Process.

## Response to Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

### 2070-1692

The project would be located in a tunnel under the UCCWA. No surface impacts or disturbance within the UCCWA are proposed or necessary to construct or operate the project. As described in the Draft EIR/EIS, the Authority prepared a WCA (Appendix C of Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS) that addressed the movement and permeability impacts of the project alternatives on wildlife, including deer and elk. Specific dedicated wildlife crossings were added to the project design using the WCA analysis to minimize effects on wildlife, including deer and elk. Regarding the potential effects on natural occurring springs within the UCCWA, Impact BIO#51 describes and acknowledges that construction of the tunnel could have temporary indirect impacts on the hydrology of groundwater-dependent surface water features, including those within the UCCWA and that any impacts on these features could temporarily reduce their habitat value and function. Consequently, the Authority has included BIO-MM#9 to address this potential impact. Using information from the aquatic resources delineation technical report and the National Hydrography Dataset, the project's impacts on springs, seeps, and streams in the Pacheco Pass subsection are qualitatively analyzed and described in Impact HYD#10 Section 3.8, Hydrology and Water Resources. The analysis performed enabled the Authority to identify appropriate measures to minimize and mitigate impacts on seeps, springs, and streams from tunneling, including those resources that may not have been accounted in existing datasets (i.e., National Hydrography Dataset). Refer to HYD-IAMF#5 in Appendix 2-E and HYD-MM#1 in Section 3.8.7 for the proposed minimization and mitigation measures associated with tunneling.

Chapter 4, Section 4f/6f in the Draft EIR/EIS provides a detailed analysis of Cottonwood Creek Wildlife Area and a preliminary de minimis use assessment. Because the project's use of Cottonwood Creek Wildlife Area is de minimis, a Section 4(f) alternatives analysis is not warranted. Other CDFW lands are analyzed in Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space.

### 2070-1693

The at-grade rail at the listed locations would be surrounded by an 8-foot fence. Based on publications by various transportation ecologists, including Clevenger and Huijser (2011), Huijser et al. (2015), Arizona Game and Fish Department (2011), and FHWA (2011, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS), an 8-foot-tall fence would exclude deer and elk. Since deer and elk will be excluded, they will not be able to access the rail, and jump outs will not be required to let animals out. Therefore, there is no need for a 15-foot-tall fence or jump outs in these regions.

### 2070-1694

The Authority acknowledges in the Draft EIR/EIS that potential direct and indirect impacts on conservation easements, including Mud Slough, would occur under all alternatives. The Draft EIR/EIS is consistent with CDFW's comments and finds that this impact would be significant. Consequently, the Authority has included BIO-MM#84, which would require the Authority to offset the loss of lands and values to conservation easements.

## Response to Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

### 2070-1695

As described in the Draft EIR/EIS, the Authority prepared a WCA (Appendix C of Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS) to assess connectivity impacts on avian, terrestrial, and aquatic species. The proposed project alternatives include several design features, including elevated sections and dedicated wildlife undercrossings, which would minimize impacts on this important region. Additionally, the Final EIR/EIS includes several mitigation measures designed to further avoid, minimize, and mitigate effects on the GEA. These mitigation measures include BIO-MM#77a, which further defines the specific guidelines and design features for wildlife crossings to facilitate their use by wildlife, BIO-MM#77b, which outlines monitoring and adaptive management of wildlife crossings, and BIO-MM#80, which addresses noise, visual, and train strike impacts on wildlife movement, including the incorporation of noise/visual barriers within the GEA. With respect to the consideration of an alternative that would avoid the GEA, the Authority notes that they have conducted extensive alternatives analyses. Table 2-3 in the Chapter 2, Alternatives of the Draft EIR/EIS summarizes the alternatives considered for each of the subsections include the Central Valley Subsection where the GEA occurs. Alternatives considered include a route in the north end of the GEA, south of the GEA, and a tunnel under the GEA. Each of these alternatives was screened and eliminated from further consideration for various reasons as noted in Table 2-3. Additionally, Appendix 2-1 to the Draft EIR/EIS provides more information on the alternatives considered during the screening process.

### 2070-1696

The Pacific Flyway is a general term describing the north-south migratory route for birds in western North America. Along the Pacific Flyway, there are many key rest stops or "stopover locations" where birds of many species gather to feed and regain strength before continuing. Specific boundaries of the Pacific Flyway are not defined or available and therefore the Authority analyzed effects on known major stopover locations and congregation locations for migratory birds that intersect the project extent. For the purposes of the analysis, these were identified as the GEA and Upper Pajaro River IBAs as identified by Audubon. Clarification of this approach has been added to the Biological Conditions discussion in Section 3.7, Biological Resources of the Final EIR/EIS. Regarding the length of the project alignment that would be closed, the Authority believes that CDFW is referring to the specific and enforceable commitments outlined in BIO-MM#80 in the Draft EIR/EIS, which requires the authority to address impacts within the GEA from noise, visual disturbance, and train strike. BIO-MM#80 requires the Authority to completely enclose the train and OCS within an area centered on Mud Slough, which is within the Audubon GEA IBA, and to construct barriers at least 17 feet high within a portion of the GEA near the Volta Wildlife Area. These design requirements included as mitigation, also have specific performance criteria related to noise and minimum requirements for noise attenuation. Together, The Authority believes these measures will also completely avoid bird strike where they are constructed, because they do not allow a bird to enter and be struck by a moving train, or they do not allow a bird to fly into the path of a moving train, and thus monitoring to determine the effectiveness of the features in avoiding bird strike is not necessary.

### 2070-1697

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-4: Grasslands Ecological Area Boundary.

## Response to Submission 2070 (Julie Vance, California Department of Fish and Wildlife, June 23, 2020) - Continued

### 2070-1698

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

Operational impacts of noise and vibration are addressed in Impacts BIO#44 and BIO#45, with reference to a more detailed evaluation in the WCA (Appendix C of the Biological and Aquatic Resources Technical Report [Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS]). Additionally, Impacts BIO#44 and BIO#45 were revised in the Final EIR/EIS to provide additional information regarding effects on all species groups, including fish. The analysis identifies a variety of impacts, including disturbance of waterfowl and other birds, as well as mammals. The analysis does not find support for commenter's assertion of nest abandonment or abandonment of a species' historical range. Similarly, CDFW's assertion of impacts on Swainson's hawk nests along Henry Miller Road is speculative, and disregards the existing high levels of noise and activity associated with vehicle traffic along Henry Miller Road and is not supported by the existing information. However, overall, the EIR/EIS finds that wildlife impacts of noise and activity are significant, and mitigation is required. Those mitigation requirements are focused on IBAs (Upper Pajaro River and GEA) and other areas important for wildlife movement (specifically mountain lion and other mammals). Noise impacts are addressed through additional mitigation in the Final EIR/EIS under BIO-MM#80, which requires noise barriers in several specific locations. Impacts of vibration are found to be less than significant, and the analysis cites a variety of studies in evidence.

### 2070-1699

The Authority disagrees with CDFW's statement that certain pre-construction surveys are not equivalent to protocol-level surveys and may not serve to conclusively determine that an area is unoccupied by the species. Pre-construction surveys can be used to assist with minimization measures, such as species relocation, but are not intended as conclusive presence/absence surveys. However, where a published survey protocol exists, it has been incorporated into the mitigation measures for the project. For example, BIO-MM#7 requires surveys for plants to be conducted "consistent with Protocols for Surveying and Evaluating Impacts to Special Status Native Plant Populations and Sensitive Natural Communities (CDFW 2018c) and Guidelines for Conducting and Reporting Botanical Inventories for Federally Listed, Proposed and Candidate Plants (USFWS 2000)" (Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS). Thus, surveys for state listed plants are required to be conducted according to CDFW's protocols. These protocols describe the appropriate conditions or time of year, as well as other conditions that must be present for the surveys to be considered complete and valid. There are numerous other mitigation measures in the EIR/EIS that provide for protocol-level surveys prior to construction. The Authority agrees with CDFW's statement that the alternative approach to protocol-level surveys is to assume presence of the species in all suitable habitat. The Authority adopted existing and developed new habitat suitability models to assist with that approach. Consequently, CDFW's comment has already been addressed in the Draft EIR/EIS and no changes to the Final EIR/EIS are necessary.

### 2070-1700

Thank you. The Authority is compliant with Public Resources Code Section 21003 subd. (e).

### 2070-1701

Comment noted. Thank you.



# Submission 1690 (Stephen Kent, California Department of Transportation, June 23, 2020)

STATE OF CALIFORNIA—CALIFORNIA STATE TRANSPORTATION AGENCY

Gavin Newsom, Governor

## DEPARTMENT OF TRANSPORTATION

DIVISION OF TRANSPORTATION PLANNING

P.O. BOX 942874, MS-32

SACRAMENTO, CA 94274

PHONE (916) 653-0548

TTY 711

www.dot.ca.gov



Making Conservation  
a California Way of Life

June 23, 2020

RE: Draft Environmental  
Impact Report/ Environmental  
Impact Statement for the San  
Jose to Merced High-Speed Rail  
extension.  
SCH # 2009022083

Mr. Mark A. McLaughlin  
California High-Speed Rail Authority  
770 L Street, Suite 620 MS-1  
Sacramento, CA 95814

### San Jose to Merced Project Section of the California High-Speed Rail (HSR) - Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (EIR/EIS)

Dear Mr. McLaughlin:

Thank you for providing the California Department of Transportation (Caltrans) an opportunity to review and provide comments on the Draft Environmental Impact Report/Draft Environmental Impact Statement (DEIR/DEIS) for San Jose to Merced High-Speed Rail extension (Project) proposed by California High-Speed Rail Authority (Authority). This Project would provide High-Speed Rail (HSR) service between the downtown San Jose Diridon Station and a station in downtown Merced, with a Gilroy station either in downtown Gilroy or east of Gilroy. The Project section would allow trains in the San Francisco Bay Area to transition smoothly via the Central Valley Wye to and from the Central Valley portion of the HSR system that runs north to Merced and south to Fresno and Southern California.

#### Specific Comments:

1. Caltrans supports the downtown Gilroy HSR stop with the existing Amtrak station to provide a seamless connection to Amtrak and the Monterey County Rail Extension. This extension would accommodate both business and recreational trips to and from the San Francisco Bay Area and the greater Monterey Peninsula.

Mr. McLaughlin  
June 23, 2020  
Page 2

1690-1028

2. Caltrans requests that the Authority continue to work closely with Caltrans Districts 4 and 5 and the Valley Transportation Authority (VTA) to ensure State Route (SR) 152 realignment and SR-25 Expressways conversion projects are consistent.

1690-1029

3. The San Luis and Delta Mendota Water Authority, in collaboration with the California Department of Water Resources and the Bureau of Reclamation, seeks to evaluate increasing storage capacity in the San Luis Reservoir. The proposed Water Project would provide a reliable water supply for south-of-delta contractors dependent on the San Luis Reservoir. The increased storage capacity would be achieved by an additional 10-foot raise of the B.F. Sisk Dam embankment across the entire dam crest above the level proposed for dam safety purposes. Work will take place in and around SR-152 and oversight projects in Caltrans District 10. This is an opportunity for the Authority and Caltrans to communicate, collaborate and coordinate proposed construction activities with the San Luis and Delta Mendota Water Authority, California Department of Water Resources and the Bureau of Reclamation.

1690-1030

4. Section S.5.2.1, page S.15, "Common Design Features": Please specify which leg is proposed to be removed from the existing at-grade intersection.

1690-1031

5. Section S.8.1, page S-21, HSR Benefits, paragraph 2: Regarding the following statement, "An HSR trip would use one-third of the energy of a similar trip by airline travel on a similar trip (Bay Area Council of Economic Institute 2008).": Please provide clarification for the energy savings mentioned in the above statement are per person or per travel mode.

1690-1032

6. Section 2.6.2.5, page S.102, Alternative 2, and Section 2.6.2.7, S.123, Alternative 4: Alternative 2 states the highway structures at Luchessa Avenue and US-101 will be reconstructed. Alternative 4 states the HSR would pass under US-101 while the existing structures would remain in place. Please explain in detail how the existing US-101 structures can remain in place for Alternative 4 and accommodate the HSR.

1690-1033

7. Section 2.6.2.4, page 2.85, "State Highway or Local Roadway Modifications": Please provide additional details on proposed modifications to allow for deconstruction traffic on SR-152. Are the

"Provide a safe, sustainable, integrated and efficient transportation system to enhance California's economy and livability"

"Provide a safe, sustainable, integrated and efficient transportation system to enhance California's economy and livability"

## Submission 1690 (Stephen Kent, California Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

Mr. McLaughlin  
June 23, 2020  
Page 3

1690-1033

proposed SR-152 construction modifications referred to in Appendix 2-A, page 2.A.18 are permanent or temporary? Please explain.

1690-1034

8. Please ensure the following regional lane projects on US-101 and SR-87 have been evaluated in the background analysis:
- a. Metropolitan Transportation Commission (MTC) RTPID 17-07-0075 US-101 express lanes from Whipple Rd. to Cochrane Rd.
  - b. MTC RTPID 17-07-0082 SR-87 express lanes from I-880 to SR-85.

### Bicycle and Pedestrian

1690-1035

9. Please explain the methodology and rationale used to identify bicycle and pedestrian crossings that would be closed as a result of this Project. Please ensure there are no unnecessary barriers as well as clear and appropriate bicycle signage. The two-mile maximum distance referenced in the summary is not suitable for this context. Please provide the methodology and reference document that was used for the two-mile maximum distance.

### Section 4(f)

1690-1036

10. Please ensure completion of Section 4(f) analysis and consultation for all identified 4(f) resources and assessed potential adverse effects of these resources stemming from this Project, including Pacheco State Park and the related historical resources. Please consult the Caltrans' Standard Environmental Resources (SER) Chapter 20, Section 4(f), additional information is provided at the following weblink:  
<https://dot.ca.gov/programs/environmental-analysis/standard-environmental-reference-ser/volume-1-guidance-for-compliance/ch-20-section-4f>.

For specific details on how Section 4(f) relates to Section 106 cultural resources, please refer to SER Chapter 2, subsection 2.4.8, Page 2:38, "Section 4(f) as it relates to Section 106" at the following weblink:  
<https://dot.ca.gov/-/media/dot-media/programs/environmental-analysis/documents/f0004154-ch2-a11y.pdf>.

Mr. McLaughlin  
June 23, 2020  
Page 4

### Scenic Highway

1690-1037

11. Section 3.16.5.11, SR-152 is an eligible state scenic highway in Santa Clara County from postmile (PM) 22.100 to PM 35.161 and an officially designated state scenic highway in Merced County from PM 0.000 to PM 13.900. The planned Project is to coincide with SR-152 from Carlucci Road to the junction of SR-152 and SR-156, making the Project visible from the eligible state scenic highway segment.

The Project should follow the Corridor Protection Program for SR-152. For further questions, please contact Keith Suzuki, Caltrans District 4 Scenic Highway Coordinator, at (510) 286-5938 or [keith.suzuki@dot.ca.gov](mailto:keith.suzuki@dot.ca.gov).

### Cultural

1690-1038

12. For further information on how Caltrans complies with Section 106, please see SER Chapter 2, Section 2.3, Page 2:12. "Section 106 Procedures under the 106 PA" refer to the following weblink: <https://dot.ca.gov/-/media/dot-media/programs/environmental-analysis/documents/f0004154-ch2-a11y.pdf>

1690-1039

13. This DEIR/DEIS should include a Tribal Cultural Resources (TCRs) assessment for the potential effects and related mitigation measures. Caltrans encourages including an assessment for TCRs, based on Section XVII Tribal Cultural Resources of CEQA Appendix G, to capture potential significant impacts and appropriate mitigation efforts for potential impacts to TCRs.

1690-1040

14. Summary, page S-56, "Historic Built Resources," and Page S-104, "Historic Built Resources": Please explain the following inconsistency for the total number of historic built resources in Alternatives 1 and 2. Page S-56 states Alternative 1 has seven, and Alternative 2 has two Historic built resources that will be adversely affected. These statements contradict the statements on page S-104, which states Alternative 1 has eight, and Alternative 2 has nine Historic built resources to be adversely affected.

1690-1041

15. Section 3.17.6.1, page 3.17-25, "Description of Predicted Archaeological Sites and Archaeological Sensitivity": Please clearly state the "two information sources" used for capturing land use and archaeological data in identifying historical archaeological sensitive areas.

"Provide a safe, sustainable, integrated and efficient transportation system to enhance California's economy and livability"

"Provide a safe, sustainable, integrated and efficient transportation system to enhance California's economy and livability"



# Submission 1690 (Stephen Kent, California Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

Mr. McLaughlin  
June 23, 2020  
Page 5

Mr. McLaughlin  
June 23, 2020  
Page 6

1690-1042

16. Section 3.17.6.2, page 3.17-26, "Historic Built Resources": The survey addresses properties that turned 50 at the time of the survey's initiation (i.e., pre-1967). However, the treatment of properties that have turned or will turn 50 between 2017 and the completion of the Project has not been adequately discussed. Caltrans requests information on whether historical built resources will be handled as a whole or on a case-by-case basis.

1690-1043

17. Section 3.17.7.2, page 3.17-55, "Unknown Possible Resource": Please indicate the "Unknown Possible Resource." Please clearly explain if the reported cultural resource is captured in a California Historical Resources Information System (CHRIS) Northwest Information Center records search or otherwise.

## Hazard Waste

1690-1044

18. Please conduct a detailed site investigation of the project area soil proposed for excavation for contaminants of concern that may be encountered during construction, such as Aerially Deposited Lead (ADL) and other metals, naturally occurring asbestos, hydrocarbons, pesticides, and herbicides. Additional information can be found at the following weblink: <https://dot.ca.gov/programs/environmental-analysis/hazardous-waste>

If hazardous waste is found adjacent or in the Caltrans Right of Way (R/W), appropriate action and activities will need to be incorporated into the Plans, Specifications, and Estimates (PS&E) packages for any mitigation work required by Caltrans.

1690-1045

## Right of Way

19. Based on the evaluation of the Project's DEIR/DEIS, Caltrans will require the following documents:

- A Joint Use Agreements (JUA) for facilities within the Caltrans operating R/W at the following weblink: <https://dot.ca.gov/-/media/dot-media/programs/right-of-way/documents/rw-manual/january-2020-rw-manual-al1y.pdf>;
- Refer to Chapter 13 of the Caltrans R/W Manual, Transfer of Jurisdiction (TOJ) for a property that is declared excess to the

1690-1045

operating R/W at the following weblink: <https://dot.ca.gov/-/media/dot-media/programs/right-of-way/documents/rw-manual/january-2020-rw-manual-al1y.pdf>;

- Refer to Chapter 8 of the Caltrans R/W Manual, Encroachment Permits for all work in Caltrans R/W at the following weblink: <https://dot.ca.gov/programs/traffic-operations/ep>

## Traffic Operations

1690-1046

20. The Project should assess the potential impacts to the following interchanges:

- I-280/Bird Avenue
- SR-87 (Guadalupe Parkway)/West Julian-East St. James Street
- SR-87 (Guadalupe Parkway)/West Santa Clara Street
- SR-87 (Guadalupe Parkway)/Park Avenue
- I-880/The Alameda
- I-880/Coleman Avenue

1690-1047

The transportation analysis should include ramps for the analyzed freeway segments in all alternatives for each of the identified interchanges. The Project's traffic ramp analysis for potential impacts should assess the additional traffic added to the on-ramps and the mainline operations. A good faith effort in analyzing the possible effects of queue spillover from on-ramps to local streets, and off-ramps for queue spillback from local streets to the freeway mainline.

1690-1048

The transportation analysis should determine if adequate storage capacity for the turning movement at the identified interchanges freeway off-ramps intersections to assess the potential queue spillback to the freeway (i.e., mainline). The analysis should include on-ramp storage capacity evaluations to avoid on-ramp queue spillback on local streets. The transportation analysis should consist of projected trips generated "with and without" the Project to determine if additional vehicle trips generated will require potential mitigation for the identified interchanges freeway segments and the associated local streets intersections.

1690-1049

21. Chapter 3, Section 3.2.6.2, Page, 3.2-13, "Freeways": The following comments are based on the following statement criteria, "...the LOS was determined using the traffic density, as shown in Table 3.2-7. Then, for

"Provide a safe, sustainable, integrated and efficient transportation system to enhance California's economy and livability"

"Provide a safe, sustainable, integrated and efficient transportation system to enhance California's economy and livability"

## Submission 1690 (Stephen Kent, California Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

Mr. McLaughlin  
June 23, 2020  
Page 7

1690-1049

freeway segments with LOS E or F (only), the difference in the V/C ratio between the No Project conditions and plus Project conditions was calculated. An adverse effect under NEPA was deemed to occur if the Project would cause the V/C ratio to increase by 0.04 (4 percent) or more."

Based on the above statement criteria, the analysis should assess transportation impacts from rerouted traffic due to "Permanent Road Closures and Relocations" on the State Highway System (SHS). If a freeway section is impacted as identified based on the criteria from Chapter 3, Section 3.2.6.2, Page. 3.2-13, mitigation may be required due to degraded freeway operations or volume to capacity (v/c) ratio.

1690-1050

22. The Project should mitigate for potential impacts on the SHS or contribute a fair share for mitigation based on nexus and proportionality.

### Structures Maintenance and Investigation

Please note the following comments will not replace Caltrans' on-going feedback provided during routine meetings between Caltrans Bridges and the Authority.

1690-1051

23. Please send Caltrans Structures plans, modifications, calculations, etc. when an existing bridge is planned to be modified, or the Authority does work near an existing bridge. The Caltrans Structures contact for this is Kevin Flora and can be reached at (916) 227-8036 or [kevin.flora@dot.ca.gov](mailto:kevin.flora@dot.ca.gov).

1690-1052

24. For any planned bridge or tunnel that passes over or under a public road:
- The Agency must apply for a bridge name and number from Caltrans.
  - Please design bridges and tunnels using Caltrans adopted and latest modified American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO) codes to prevent load capacity restrictions.
  - To ensure quality control during construction, please reference Caltrans bridge standard specifications at the following weblink:

Mr. McLaughlin  
June 23, 2020  
Page 8

<https://dot.ca.gov/programs/design/ccs-standard-plans-and-standard-specifications>.

- Please indicate and print procedure on the plans to submit approved pre-construction and as-built plans to Caltrans Headquarters Structures Maintenance.
- Caltrans requests to review bridge plans to ensure these plans comply with Caltrans standard practice, the scope of service, and alignment and geometrics. Please contact the Caltrans Local Development office for assistance and to set up a review. Please find more information at the following weblink:

<https://dot.ca.gov/programs/engineering-services/manuals/bridge-constr-records-proc-manual-vol1>

<https://dot.ca.gov/programs/engineering-services/manuals/bridge-constr-records-proc-manual-vol2>

- The Authority can obtain existing bridge plans from Caltrans Headquarters Structures Maintenance and Investigations. Please contact Kevin Flora at (916) 227-8036 or [kevin.flora@dot.ca.gov](mailto:kevin.flora@dot.ca.gov)
- The Authority can add any bridge to the national bridge inventory. Please consult the following handout located at the following weblink:  
<https://dot.ca.gov/SearchResults?q=REQUEST+TO+ADD+STRUCTURE+TO+THE+NATIONAL+INVENTORY>. Please contact Kevin Flora, Caltrans Headquarters structures at (916) 227-8036 or [kevin.flora@dot.ca.gov](mailto:kevin.flora@dot.ca.gov) for assistance and questions.

### General Comments

#### Transportation Management Plan

A Transportation Management Plan (TMP) should be prepared with Caltrans input to outline the process of minimizing project-related traffic impacts and delays associated with various activities and are not limited to the following: logistics related to staging and storage of construction equipment, workers and

1690-1053

"Provide a safe, sustainable, integrated and efficient transportation system to enhance California's economy and livability"

"Provide a safe, sustainable, integrated and efficient transportation system to enhance California's economy and livability"



# Submission 1690 (Stephen Kent, California Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

Mr. McLaughlin  
June 23, 2020  
Page 9

1690-1053

materials, prescriptive vegetation control and prescribed burns adjacent to proposed SHS areas throughout the State. The Project would provide a framework for the implementation of traffic control strategies and the timely distribution of traffic-related information to emergency services and the local citizens and businesses throughout the life of the Project.

The TMP is an approach for alleviating or minimizing work-related traffic delays by the effective application of traditional traffic handling practices that may include an innovative combination of various strategies. These strategies include public awareness campaigns, motorist information, incident management, construction methods, demand management, and alternate route planning. Depending on the complexity of the work or magnitude of anticipated traffic impacts, a TMP may provide lane requirement charts, Standard Special Provisions (SSPs) for maintaining traffic. The schedule and staging of logistics for workers, equipment, materials, and activities are a requirement to communicate effectively, plan, and execute coordination and implementation efforts for these activities in work zone areas.

For more information on Caltrans Transportation Management Plan Guidelines refer to this weblink: <https://dot.ca.gov/programs/traffic-operations/tmp>

1690-1054

## Encroachment Permit

- Any staging or work in Caltrans' R/W will require an encroachment permit.
- Any work to occur in Caltrans' R/W, including temporary shoulder or lane closures, requires a Caltrans encroachment permit. Any temporary constructed access will be needed to be removed upon completion. Also, the installation of permanent signs, as department policy, is not permitted within Caltrans' R/W.
- It is important to note that any advertising structure visible to the National Highway System (NHS), is subject to the provisions of the California Outdoor Advertising Act outlined in Business and Professions Code Section 5200 et seq. Any advertising structure that displays off-premise commercial copy visible from the NHS will require a permit from the Office of Outdoor Advertising (ODA). Any advertising structure that only advertises goods and services available on-premise will not require a permit from ODA, provided it adheres to the provisions of Business and Professions Code Section 5272 and 5274 and California Code of

Mr. McLaughlin  
June 23, 2020  
Page 10

1690-1054

Regulations 2243 and 2246. Each of the proposed advertising structures should refrain from operating in any of the conditions outlined in Business and Professions Code Section 5403. For questions related to the ODA permit application process please contact Kenneth Parmelee at (916) 651-9327 or at [kenneth.parmelee@dot.ca.gov](mailto:kenneth.parmelee@dot.ca.gov).

- Caltrans requests the Authority to engage with Caltrans District Traffic Operations and Permits staff for interaction regarding any encroachment permit, impacts to the SHS and its travelers, traffic control measures or other mitigation measures, and other requirements such as tree trimming and removal procedures. [Appendix K](#) (2018 update) of the Caltrans Encroachment Permit Manual has specific provisions for tree trimming and tree removal in Caltrans R/W. For more information concerning Encroachment Permits are at the following weblink: <https://dot.ca.gov/programs/traffic-operations/ep/ep-manual>
- To apply for an encroachment permit, please complete and submit an encroachment permit application, environmental documentation, and five sets of plans indicating Caltrans R/W to the appropriate Caltrans District:

For Merced County, Caltrans District 10:  
Francisco Rodriguez, P.E.  
Acting District Permits Engineer  
California Department of Transportation  
District 10, Encroachment Permits  
1976 East Charter Way  
Stockton, CA 95205  
(209) 948-7891  
[Francisco\\_J\\_Rodriguez@dot.ca.gov](mailto:Francisco_J_Rodriguez@dot.ca.gov)

For San Benito County, Caltrans District 5:  
Mr. Peter Hendrix  
California Department of Transportation  
D5, Office of Permits  
50 Higuera Street  
San Luis Obispo, CA 93401  
(805) 549-3152  
[peter.hendrix@dot.ca.gov](mailto:peter.hendrix@dot.ca.gov)

"Provide a safe, sustainable, integrated and efficient transportation system to enhance California's economy and livability"

"Provide a safe, sustainable, integrated and efficient transportation system to enhance California's economy and livability"



## Submission 1690 (Stephen Kent, California Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

Mr. McLaughlin  
June 23, 2020  
Page 11

For Santa Clara County, Caltrans District 4:  
Mr. Amjad Naseer  
California Department of Transportation  
District 4, Office of Permits  
111 Grand Avenue, 6th Floor MS 5E  
P. O. Box 23660  
Oakland, CA 94623-0660  
(510) 286-4423  
[Amjad.Naseer@dot.ca.gov](mailto:Amjad.Naseer@dot.ca.gov)

Please continue to keep Caltrans informed of this Project and any future developments that could potentially impact state transportation facilities. Should the Authority have any questions regarding this letter, please contact Steve Kent at (916) 653 – 8677 or [stephen.kent@dot.ca.gov](mailto:stephen.kent@dot.ca.gov).

Sincerely,



CHRISTIAN BUSHONG  
Branch Chief, Local Development-Intergovernmental Review  
Headquarters

Attachment

c: Scott Morgan Chief Deputy Director,  
State Clearinghouse Director, State Clearinghouse  
Caltrans District 10 Transportation Planning  
Caltrans District 5 Transportation Planning  
Caltrans District 4 Transportation Planning

*"Provide a safe, sustainable, integrated and efficient transportation system to enhance California's economy and livability"*

## Response to Submission 1690 (Stephen Kent, California Department of Transportation, June 23, 2020)

### **1690-1027**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment supports a Downtown Gilroy Station.

### **1690-1028**

During Detailed Design that will occur post-ROD, the Authority will coordinate with Caltrans and VTA to achieve consistency among the projects.

### **1690-1029**

This comment requests that the Authority and Caltrans communicate, collaborate, and coordinate proposed construction activities with the SLDMWA, DWR, and Reclamation. The Authority will continue to engage jurisdictions and stakeholders through the design process, construction, and operation of the project.

### **1690-1030**

The elimination of one leg of an existing at-grade intersection was part of an outdated, draft design and is not reflected in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, of the Draft EIR/EIS. The language referenced in the comment has been removed from the Final EIR/EIS.

### **1690-1031**

The energy savings mentioned in Section S.8.1, HSR Benefits, of the Draft EIR/EIS are energy savings per trip made by each travel mode.

### **1690-1032**

The Authority included Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, in the Final EIR/EIS. The US 101 crossing south of Luchessa Avenue for Alternative 4 is shown in Book 4A, Sheet TT-D4023. At this location, the HSR tracks are at the same elevation as the existing UPRR tracks, which currently run underneath US 101. There is sufficient vertical and horizontal clearance underneath US 101 for both HSR and UPRR. Crash walls have been included between the tracks and the US 101 support columns. Crash wall details are shown on Sheet ST-Y0002 in the General Information sheets.

### **1690-1033**

State Highway or Local Roadway Modifications in Section 2.6.2.4, Alternative 1, describes project elements within the San Jose Diridon Station Approach Subsection. There are no modifications to SR 152 in the San Jose Diridon Station Approach Subsection. Additional description has been added to the Pacheco Pass Subsection description of State Highway or Local Roadway Modifications to clarify that the following modifications would be made to SR 152: road widening, additional turn out and transition lane on westbound SR 152, additional left turn lane and transition lane on eastbound SR 152. Additional lanes provide queueing space for vehicles going from SR 152 to the West portal of Tunnel 2 and a TPSS site. These modifications would permanently provide access to HSR facilities.

### **1690-1034**

The comment noted that the Draft EIR/EIS should include two regional lane projects within the technical transportation analysis (Metropolitan Transportation Commission RTPID 17-07-0075 US-101 express lanes from Whipple Road to Cochrane Road and Metropolitan Transportation Commission RTPID 17-07-0082 SR-87 express lanes from 1-880 to SR-85). Please refer to Section 3.2.4.3, Methods for Impact Analysis (subsection Travel Demand Forecasts and Calculations of Vehicle Miles of Travel), of the Draft EIR/EIS for a description of the travel demand modeling tool and assumptions. Both of the infrastructure improvement projects referenced in the comment were incorporated into the Draft EIR/EIS' travel demand forecasts.

## Response to Submission 1690 (Stephen Kent, California Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### **1690-1035**

The comment noted that the Draft EIR/EIS identifies that the project would permanently close some bicycle and pedestrian crossings. Please refer to Table 3.2-14 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a delineation of the roadway closures and modifications associated with each of the four alternatives. Construction of the various alternatives would involve the closure and/or modification of a number of roadways that also serve bicycle and pedestrian traffic. Where roadway crossings would be closed or modified, alternative crossings would be provided for bicycle and pedestrian travel, with appropriate signage. As identified in Impact TR#19 of the Final EIR/EIS, the project alternatives were found to have a less-than-significant impact on nonmotorized travel. None of the project alternatives were found to have significant adverse impacts related to unnecessary barriers or inadequate signage. The comment also noted a 2-mile maximum distance relative to the topic; it is unclear what distance or measurement is being referenced. Please refer to Table 3.2-1 in Section 3.2 of the Draft EIR/EIS for a description of the nonmotorized study area, which includes infrastructure for pedestrian and bicycle transportation that could be affected by project construction, as well as existing and planned pedestrian and bicycle facilities within 500 feet of the project footprint.

### **1690-1036**

Please refer to Chapter 4, Section 4(f)/6(f) Evaluation, which documents the identification of Section 4(f) protected resources and analysis of impacts to such resources. The Authority notes that Pacheco State Park is located entirely outside the Area of Potential Effects (APE); the HASR details the delineation of the APE and identification of NRHP-listed and -eligible historic properties within the APE. Because Pacheco State Park is outside the APE, no resources within the state park are analyzed for potential effects under Section 106 or potential uses under Section 4(f). The Authority appreciates the references to the Caltrans SER.

### **1690-1037**

Please see Section 3.16.6.3 where SR152 is included in the analysis as a designated State Scenic Highway. SR 152 is a designated State Scenic Highway in Merced County from I-5 west to the Santa Clara County Line. SR 152 is eligible as a State Scenic Highway in the RSA from the Merced County Line west to near the SR 152 / 156 junction. The HSR project would be visible from SR 152 on the west side of Pacheco Pass. East of the Pacheco Pass, a view of the HSR corridor from SR 152 may be possible from the far distance where SR 152 crosses the I-5 corridor. Travelers on SR 152 would have a very low exposure to views of HSR views to travelers on SR 152 at this point is very low, as the HSR corridor would be 5 to 6 miles north, and views are limited as SR 152 passes under I-5, limiting viewing opportunities. The HSR project would be visible from SR 152 on the west side of Pacheco Pass. West of Pacheco Pass, the HSR would be adjacent to SR 152 for approximately 5 miles. Key Visual Points (KVPs) 28 and 30 (Figures 3.16-44 and 3.16-46 in Section 3.16, Aesthetics and Visual Quality, of the Draft EIR/EIS) show the HSR project from points along SR 152. The discussion of Impact AVQ#12 in Section 3.16.6.2, Impacts on Visual Quality, including Scenic Vistas, of the Draft EIR/EIS outlines the IAMFs and mitigation measures that would be employed in conjunction with the HSR project. These measures would support the Corridor Protection Program, presented in Section IV of the Caltrans Scenic Highway Guidelines, which describes the corridor protection program for eligible state highways. While it is outside the jurisdiction of the HSR project to perform elements 1, 2, and 3 of the program, which are the responsibility of the local jurisdictions. The HSR project will follow Element 4, earthmoving, landscaping/re-vegetation and Element 5, guiding the design and appearance of structures.

### **1690-1038**

Comment noted. Thank you.

### **1690-1039**

Thank you for your comment. As stated in Section 3.17.4.3, Native American Outreach and Consultation, AB 52 does not apply to this project because the Notice of Preparation was issued prior to July 1, 2015; therefore, a Tribal Cultural Resources Assessment will not be performed. The Authority stands behind the approach and methodology used to identify cultural resources in this EIR/EIS.

## Response to Submission 1690 (Stephen Kent, California Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### **1690-1040**

To address this comment, the Authority has revised the counts of adversely affected properties under Alternative 1 and Alternative 2 in Table S-8, so that it is consistent with the counts in Table S-3.

### **1690-1041**

To address this comment, the Authority has revised the text on Page 3.17-22 to name the two information centers referenced for the records search and text on Page 3.17-25 to include the two sources referenced for the historical archaeological sensitivity study. This information can also be found with additional detail provided in the ASR.

### **1690-1042**

Refer to Standard Response SJM-Response-CUL-1: Baseline for Identification of Historic Properties.

### **1690-1043**

This resource was included in the CHRIS records search results as a mapped location with no associated description; this resource is listed in Table 3.17-3, which contains those archaeological resources identified in the CHRIS records search. Please refer to the ASR, Section 7.1.5, for additional information on this resource received from the Northwest Information Center.

### **1690-1044**

The comment noted that the Draft EIR/EIS does not include a detailed site investigation of the project area soil proposed for excavation for contaminants of concern. Please refer to Draft EIR/EIS Section 3.10, Hazardous Materials and Waste, which contains an analysis of aerially deposited lead (Impact HMW#8) and naturally occurring asbestos (Impact HMW#9). Pesticides and herbicides in soil from current or historical agricultural uses are described in Draft EIR/EIS Section 3.10.5.4, Pesticides in Soil from Current or Historical Agricultural Uses. For the analysis of potential environmental concern (PEC) sites, the analysis used a database search of a 0.25-mile buffer on either side of the project footprint. Ground-disturbing activities during project construction have the potential to disturb in-situ contamination on or near identified PEC sites. Phase I and Phase II ESAs would be conducted during the right-of-way acquisition phase (HMW-IAMF#1) to assess the potential for disturbance of contaminated sites. Provisions in the CMP would call for stopping construction activities if undocumented contamination or fill material is encountered (HMW-IAMF#4). By limiting soil disturbance, migration of and exposure to contaminants would be constrained to the immediate vicinity of the exposed surface. Engineering controls (HMW-IAMF#3) would minimize the migration of and exposure to the contaminants until local agencies have been contacted and a plan for further assessment and remediation put in place before construction activities would resume. These project features would minimize the potential exposure to contaminants from known and undocumented PEC sites.

### **1690-1045**

The comment notes that Caltrans will require various documents including Joint Use Agreements for facilities within the Caltrans operating right-of-way, a Transfer of Jurisdiction under certain circumstances, and encroachment permits. These agreements are anticipated to be required. Encroachment permits were included in Table 2-18. Joint Use Agreements and Transfers of Jurisdiction have been added to Table 2-18 in the Final EIR/EIS. The facilities requiring Joint Use Agreements, Transfers of Jurisdiction, or encroachment permits will be determined during Detailed Design Post-ROD. The Authority will comply with all requirements pertaining to the Caltrans right-of-way.

## Response to Submission 1690 (Stephen Kent, California Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### 1690-1046

The comment noted that the Draft EIR/EIS should assess the project's potential impacts on a number of interchanges in the City of San Jose. Please refer to Table 3.2-1 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a summary of how transportation facilities were selected for evaluation. Freeway segments that would serve 100 or more project-generated trips in either the AM or PM peak hour and intersections of roadways classified as a collector or above that would be physically modified by the project or would serve 50 or more project trips in either the AM or PM peak hour are considered to be affected by the project. The ramp terminal intersections at the I-880/The Alameda, SR 87/West Julian–East St. James Street, I-280/Bird Avenue, SR 87/West Santa Clara Street, I-880/Coleman Avenue, and SR 87/Park Avenue interchanges were found to meet these criteria and were assessed in the Draft EIR/EIS. Please refer to Figures 2 through 53 of Appendix 3.2-A, Transportation Data on Roadways, Freeways, and Intersections (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), for a summary of the LOS evaluations at these and other locations.

### 1690-1047

The comment noted that the Draft EIR/EIS should assess the project's potential impacts on ramps and ramp queuing for the analyzed freeway segments. Please refer to Table 3.2-1 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a summary of how transportation facilities were selected for evaluation. Freeway segments that would serve 100 or more project-generated trips in either the AM or PM peak hour and intersections of roadways classified as a collector or above that would be physically modified by the project or would serve 50 or more project trips in either the AM or PM peak hour are considered to be affected by the project. All ramp terminal intersections that satisfied the Resource Study Area screening criteria were included in the analysis. Please refer to Figures 2 through 53 of Appendix 3.2-A, Transportation Data on Roadways, Freeways, and Intersections (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), for a summary of the LOS evaluations at these and other locations. While queues were not specifically reported as part of the Draft EIR/EIS, intersection LOS were. Significant NEPA effects on the studied intersections were identified if the project was found to substantially degrade conditions within LOS E or F. Mitigation measures are proposed for identified adverse NEPA effects. As part of the intersection LOS analysis, queues are calculated and factored into the results. Extensive queues in excess of available storage are not normally expected within intersection LOS A through D wherein good to moderate traffic conditions prevail. The identified adverse effects and mitigation measures within LOS E and F capture those locations wherein the project would be expected to negatively affect locations with excessive queues.



## Response to Submission 1690 (Stephen Kent, California Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### 1690-1048

The comment noted that the Draft EIR/EIS should assess the project's potential impacts on storage capacity and queuing at freeway ramp intersections. While queues were not specifically reported as part of the Draft EIR/EIS, intersection LOS were. Please refer to Figures 2 through 53 of Appendix 3.2-A, Transportation Data on Roadways, Freeways, and Intersections (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), for a summary of the LOS evaluations at all potentially affected freeway ramp terminal intersections. Significant NEPA effects on the studied intersections were identified if the project was found to substantially degrade conditions within LOS E or F. Mitigation measures are proposed for identified adverse NEPA effects. As part of the intersection LOS analysis, queues are calculated and factored into the results. Extensive queues in excess of available storage are not normally expected within intersection LOS A through D wherein good to moderate traffic conditions prevail. The identified adverse effects and mitigation measures within LOS E and F capture those locations wherein the project would be expected to negatively affect locations with excessive queues. The comment also noted that the Draft EIR/EIS should assess conditions with and without traffic associated with the project. Please refer to page 3.2-12 of the Draft EIR/EIS for a summary of the scenarios evaluated within the study, which include assessments with and without project-generated traffic.

### 1690-1049

The comment stated the freeway analysis methodology and significance criteria used in the Draft EIR/EIS. The comment also noted that the Draft EIR/EIS should assess rerouted traffic associated with permanent road closures and relocations in accordance with those criteria and mitigate identified impacts as necessary. Please refer to Impact TR#3 on page 3.2-50 of the Draft EIR/EIS. The Draft EIR/EIS fully assesses the potential effects of rerouted traffic associated with permanent road closures and relocations in accordance with the specified methodology and significance criteria.

### 1690-1050

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-1: Site-Specific Mitigation for Traffic Impacts.

The comment stated that the Draft EIR/EIS should identify mitigation for potential impacts on the state highway system or contribute a fair share for mitigation based on proportionality. As discussed in Section 3.2, Transportation, Alternatives 1, 2 and 3 would affect traffic delay/congestion on US 101 due to the narrowing of Monterey Road in South San Jose, but Alternative 4 would not have adverse effects on US 101.

In concept, addressing Alternative 1, 2 and 3 effects on US 101 would require the project to make a fair share contribution towards mobility improvements in the affected section of the highway corridor. In order to address the delay/congestion traffic effects, increased freeway capacity would be required. Widening of the freeway and adding new freeway capacity would likely result in a substantial increase in VMT. As described in the revised Section 3.2, the Authority is not intending to include mitigation measures for traffic delay/congestion if they would substantially increase VMT; as such, this measure is not proposed. Please refer to Appendix 3.2-A for further information regarding why this improvement is not being proposed by the project.

### 1690-1051

The comment is noted. Thank you for providing the appropriate contact information. The Authority will provide additional structural information for coordination as part of Detailed Design Post-ROD.

### 1690-1052

The comment is noted. Thank you for the information. The Authority will apply for bridge names and numbers as appropriate. The design of bridges and tunnels will follow current AASHTO codes as well as Caltrans standard specifications for bridges. The Authority meets and exceeds AASHTO with CA Amendments using Caltrans seismic design criteria version 2.0, with seismic design category "Recovery", which exceeds "Ordinary".

## Response to Submission 1690 (Stephen Kent, California Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### **1690-1053**

The comment noted that the Draft EIR/EIS should identify the need for the preparation of a Transportation Management Plan to minimize impacts and disruptions during the construction phase of the project. Please refer to TR-IAMF#2 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS, the full text of which can be located in Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features Analysis (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS). This project impact avoidance and minimization feature details the preparation of a Construction Traffic Management Plan as requested by the comment. It is anticipated that the contractor would coordinate with Caltrans and other affected public agencies in the preparation and implementation of the Construction Traffic Management Plan. If vegetation control or prescribed burns are implemented adjacent to or within Caltrans right-of-way, Caltrans would be notified and consulted.

### **1690-1054**

The comment is noted. Thank you for the information. Encroachment permits are anticipated and included in Section 2.12, Permits, of the Draft EIR/EIS. The Authority will determine which facilities will need encroachment permits as part of Detailed Design Post-ROD.

# Submission 1359 (Erik Frost, California Geological Survey, June 8, 2020)

DocuSign Envelope ID: 5C039F31-27F0-488A-8B07-057D08B6A4BE



California  
Department of Conservation  
California Geological Survey

Gavin Newsom, Governor  
David Shabazzian, Director

DocuSign Envelope ID: 5C039F31-27F0-488A-8B07-057D08B6A4BE

June 8 2020

Mark A. McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
770 L Street Suite 620 MS-1  
Sacramento CA 95814

Dear Mr. McLoughlin:

The California Geological Survey (CGS) has received the Notice of Preparation for the Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement for the California High-Speed Rail (HSR) San Jose to Merced Project Section (SCH# 2009022083). Staff from the CGS Seismic Hazards and Mineral Resources programs reviewed proposed locations of the rail line related structures permanent easements and right-of-way in relation to geologic hazards seismic hazards and mineral resources. Spatial data and background technical reports were provided by the High-Speed Rail Authority (hereafter referred to as the Authority) and all four project alternatives were considered in the review.

CGS provides the following comments for consideration:

1. Geologic Hazards

The Authority identifies numerous geologic hazards in the Geology Soils and Seismicity Technical Report dated September 2019. This report adequately assesses the general distribution of these hazards and identifies a range of potential mitigation options that the design-build contractor should consider pending site-specific investigations. CGS notes that the adequacy of these site-specific investigations and mitigation measures cannot be evaluated at this time.

2. Seismic Hazards

The Authority identifies primary seismic hazards of surface fault rupture and ground shaking and secondary seismic hazards of liquefaction and earthquake-induced landslides in the Geology Soils and Seismicity Technical Report dated September 2019. This report adequately assesses the project's general exposure to the hazards of ground shaking liquefaction and earthquake-induced landsliding and identifies a range of potential mitigation options that the design-build contractor should consider pending site-specific investigations. As noted

1359-113

above the adequacy of these site-specific investigations and mitigation measures cannot be evaluated at this time.

1359-114

The primary seismic hazard of surface fault rupture is addressed in a series of background reports. Lettis Consultants International (LCI) produced three fault evaluation reports dated April 2017 that explain the process for screening fault hazard (Figure 1) and document the known properties of faults that cross or are within 1 650 feet (500 meters) of the project. The hazard of each fault is then classified in a separate report prepare by the Seismic Specialist Team – Fault Displacement (SST-FD) dated July 2017. The LCI reports indicate that faults classified as either Class A Hazardous or Class B Hazardous would then be subject to a fault displacement hazard analysis

The fault evaluation reports by LCI adequately characterize faults in the project area. However CGS notes the SST-FD report classifies the Monte Vista-Shannon fault as nonhazardous which does not appear to be consistent with the Authority's screening process (Figure 1) considering the data presented in the fault evaluation report. LCI concluded the Monte Vista-Shannon fault is an active fault with a slip rate of less than 1 mm/yr and that additional work is warranted to confirm or disconfirm mapping that shows the fault as potentially intersecting the project. **CGS recommends that a nonhazardous classification for the Monte Vista-Shannon fault should be supported by additional work as specified by LCI.** Alternatively a conservative approach would be to classify the fault as Class B Hazardous consistent with the Authority's screening process.

1359-115

CGS also notes that in the Geology Soils and Seismicity Technical Report dated September 2019 the Authority states that all HSR components will be designed for the effects of earthquakes including potential bending moments shear forces and displacements resulting from surface fault rupture (p. 5-46). However none of the reports submitted to date include any fault displacement hazard analyses. As such CGS cannot comment on whether the primary seismic hazard of surface fault rupture has been adequately assessed.

1359-116

3. Mineral Resources

CGS provides objective economic-geologic expertise to assist in the protection and development of mineral resources through the land-use planning process. This effort is mandated by the Surface Mining and Reclamation Act of 1975 (SMARA). The primary products are mineral land classification maps and reports. Local agencies are required to use the classification information when developing land-use plans and making land-use decisions.

## Submission 1359 (Erik Frost, California Geological Survey, June 8, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 5C039F31-27F0-488A-8B07-057D08B6A4BE

DocuSign Envelope ID: 5C039F31-27F0-488A-8B07-057D08B6A4BE

1359-116

When determining if a proposed project is within a Mineral Resource Zone (MRZ) CGS refers the Authority to its published mineral land classification reports. Lands classified as MRZ-2 indicate a high likelihood that significant mineral deposits (construction aggregate) are present. Areas within an MRZ-2 that have land use(s) considered to be compatible with mining are identified as Sectors. The HSR project section is included in Special Report 146 Part II (CGS 1987) Special Report 146 Part IV (CGS 1989) Open File Report 96-03 (CGS 1996) Open File Report 99-01 (CGS 1999) and Open File Report 99-08 (CGS 1999).

In addition to the reports prepared by CGS the State Mining and Geology Board (SMGB) can designate Sectors it deems as land containing mineral deposits of statewide or regional significance through their Designation Reports. The proposed project is included in the Designation Report No. 7 prepared by the SMGB in 1987.

CGS finds that this project section of the HSR is on lands classified MRZ-2 and designated as containing aggregate deposits of regional significance in an area along the Pacheco Pass east of Gilroy (Figure 2). The designated area contains about 19 million tons of concrete grade aggregate resources. The proposed project is a land-use incompatible with mining.

**CGS recommends that the EIR be revised to accurately reflect the location of all lands classified MRZ-2 and designated by the SMGB within the proposed project section, and describe the potential impacts, or lack thereof, upon mineral resources.**

DocuSigned by:

*Erik Frost*

3A16E5069E94CE..

Dr. Erik Frost

Senior Engineering Geologist CEG #2704

California Geological Survey

801 K Street MS12-31 Sacramento CA 95814

916-324-0768

[Erik.Frost@conservation.ca.gov](mailto:Erik.Frost@conservation.ca.gov)

DocuSigned by:

*Fred Gius*

3ACE8885D9C845A..

Fred Gius

Supervising Engineering Geologist CEG #2406

California Geological Survey

801 K Street MS12-31 Sacramento CA 95814

916-322-2917

[Fred.Gius@conservation.ca.gov](mailto:Fred.Gius@conservation.ca.gov)

Page 3 of 5

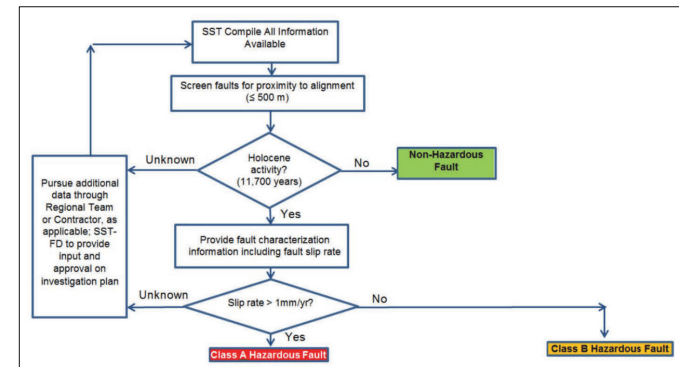


Figure 1. The Authority's flow chart documenting the fault screening process.

Page 4 of 5

# Submission 1359 (Erik Frost, California Geological Survey, June 8, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 5C039F31-27F0-488A-8B07-057D08B6A4BE

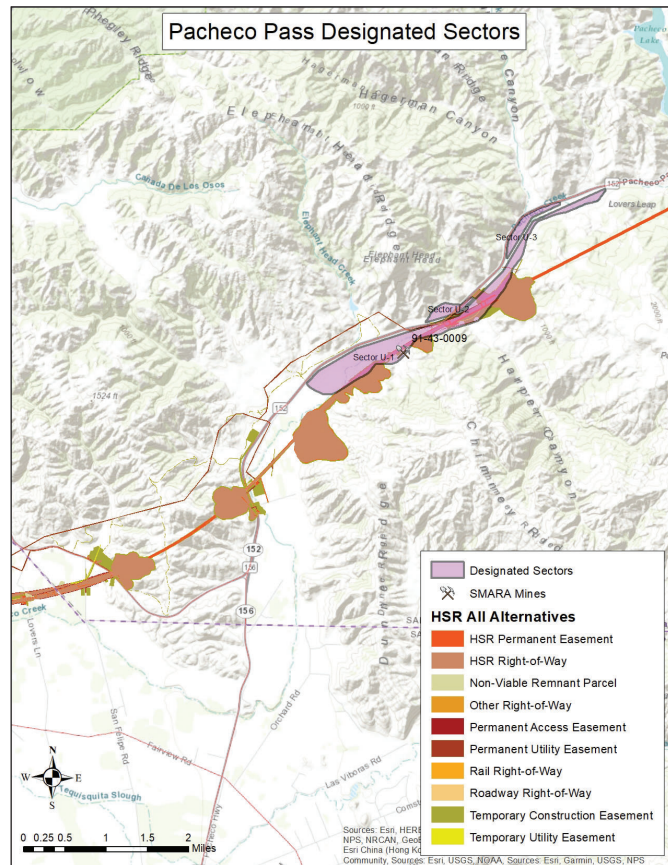


Figure 2. Lands classified as MRZ-2 in the Pacheco Pass area.



## Response to Submission 1359 (Erik Frost, California Geological Survey, June 8, 2020)

### **1359-112**

Thank you for your comment and acknowledgement of the adequacy of the Geology, Soils, and Seismicity Technical Report dated September 2019 (Authority 2019a, as cited in Section 3.9, Geology, Soils, Seismicity and Paleontological Resources, of the Draft EIR/EIS) based on your review. The Authority understands that CGS has not evaluated the site-specific investigations and mitigation measures at this time and will continue to coordinate with the agency as site-specific investigations occur prior to construction.

### **1359-113**

Please see response to submission SJM-1359, comment 112. The Authority understands that CGS has not evaluated the site-specific investigations and mitigation measures at this time and will continue to coordinate with the agency as site-specific investigations occur prior to construction.

### **1359-114**

Thank you for your comment; Section 3.9, Geology, Soils, Seismicity and Paleontological Resources, of the Draft EIR/EIS only includes Class A faults. The Authority acknowledges that the Geology, Soils, and Seismicity Technical Report dated September 2019 (Authority 2019a, as cited in Section 3.9, Geology, Soils, Seismicity and Paleontological Resources, of the Draft EIR/EIS) incorrectly classifies the Monte Vista–Shannon fault zone; it should have been identified as Class B consistent with SST-FD 2017 (as cited in Section 3.9 of the Draft EIR/EIS). The content of this technical report will not be updated as the environmental review process continues.

### **1359-115**

The comment noted that the Draft EIR/EIS does not include fault displacement hazard analyses. Please refer to Section 3.9.5.3, Primary Seismic Hazards, of the Draft EIR/EIS, which states: “Faults that intersect the alignment at known or postulated locations were screened by the project’s Seismic Specialists Team-Fault Displacement (SST-FD) and determined to be Class A Hazardous, Class B Hazardous, or Non-Hazardous faults (SST-FD 2017). The project crosses Class A Hazardous faults such as the Calaveras and Ortigalita in the Morgan Hill and Gilroy and Pacheco Pass Subsections, respectively (Figure 3.9-8).” An analysis of the environmental consequences of surface fault rupture during construction and operation is provided in Section 3.9.6.2, Geology, Soils, and Seismicity, of the Draft EIR/EIS, under Impact GEO#9 and Impact GEO#12. All HSR components, including tunnels, would be designed for the impacts of earthquakes, including bending moments, shear forces, and displacements resulting from surface fault rupture (GEO-IAMF#7).

In addition, Fault Evaluation Reports were prepared for the San Jose Approach to Pacheco Pass Subsection, Pacheco Pass Subsection, and San Joaquin Valley to Central Valley Wye Subsection by Lettis Consultants International, Inc. in April 2017 for the project, as described in the Geology, Soils, and Seismicity Technical Report (Authority 2019a, as cited in Section 3.9 of the Draft EIR/EIS).

### **1359-116**

To address this comment, the Final EIR/EIS Section 3.9.5.5, Geologic Resources, has been revised to acknowledge lands classified as MRZ-2. The revision also provides the quantity of aggregate and percentage of the statewide available tonnage that could have reduced access. However, because the project only reduces potential access to less than 1% of the state’s aggregate resources and there are no active mineral resource recovery sites mapped within the geologic hazards RSA, project construction would not result in significant loss of availability of a locally important mineral resource recovery site. As a result, this resource was dismissed from further consideration.

# Submission 2074 (Felix Ko, California Public Utilities Commission, July 23, 2020)

STATE OF CALIFORNIA

Gov. Gavin Newsom, Governor

## PUBLIC UTILITIES COMMISSION

505 VAN NEISS AVENUE  
SAN FRANCISCO, CA 94102



July 23, 2020

Mark McLoughlin  
California High Speed Rail Authority  
770 L Street, Suite 620 MS-1  
Sacramento, CA 95814

Re: Draft Environmental Impact Report (DEIR)  
San Jose to Merced High-Speed Train Project DEIR/EIS  
SCH# 2009022083

Dear Mr. McLoughlin:

The California Public Utilities Commission's (Commission) Rail Crossing Engineering Branch (RCEB) is taking this opportunity to address the California High-Speed Rail Authority's (CHSRA) Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (DEIR) for the San Jose to Merced High Speed Train (HST) project. RCEB staff offers the following comments:

### Commission Requirements and Policy

The Commission has jurisdiction over the safety of highway-rail crossings (crossings) in California. The Commission has exclusive power over the design, alteration, and closure of crossings, pursuant to Public Utilities Code Section 1201 et al. Based on Commission Rules of Practice and Procedure, Rule 3.9, an application to the Commission is required to construct a railroad across a public road. The HST project is subject to a number of other rules and regulations involving the Commission. The design criteria of the proposed project will need to comply with the California Manual on Uniform Traffic Control Devices (MUTCD) and Commission General Orders (GO's). The following GO's, among others, may be applicable:

- GO 26-D (regulations governing clearances on railroads and street railroads with reference to side and overhead structures, parallel tracks, crossing of public roads, highways and streets)
- GO 72-B (rules governing the construction and maintenance of crossings at grade of railroads with public streets, roads and highways)
- GO 75-D (regulations governing standards for warning devices for at-grade highway-rail crossings)
- GO 88-B (rules for altering public highway-rail crossings)
- GO 95 (rules for overhead electric line construction)

Mark McLoughlin  
July 23, 2020  
Page 2

2074-3550

- GO 176 (Rules for Overhead 25 kV Railroad Electrification Systems for a High-Speed Rail System)

### Specific Project Comments

2074-3551

- RCEB recommends the entire High Speed Rail corridor be grade separated with no at-grade highway-rail crossings. Grade separated crossings provide a greater level of safety, for both the roadway users as well as railroad employees, than at-grade highway-rail crossings.

2074-3552

- Union Pacific Railroad (UP) owns much of the rail corridor in the project area. UP concurrence is required for all modifications.

2074-3553

- High Speed Rail platforms within the station are required to comply with GO 26-D clearance requirements.

2074-3554

- RCEB recommends all pedestrian underpasses have a minimum vertical clearance of 10 feet.

2074-3555

- Please send updated details on the intrusion protection system and how it functions at at-grade crossings. RCEB is unclear how any type of system can prevent pedestrians from entering the proposed at-grade rail crossings as trains approach. The combination of very high train speeds, potential for second trains traveling through crossings, and pedestrian impatience is a safety concern to RCEB.

2074-3556

- Alternative 4 At-Grade Crossing General Concerns:
  - There have been 30 train incidents along the corridor between San Jose and Gilroy since March 2014. Adding high speed trains traveling at 110 mph at-grade along this corridor will likely lead to detrimental impacts to safety.
  - Caltrain's proposed electrified train detection system potentially leads to longer gate down times for at-grade crossings. Longer gate down times commonly lead to motorist and pedestrian frustration resulting in questionable behavior including, but not limited to, gate drive-around, bypassing lowered gates, and rushing through the crossing to beat a train.
  - An increased volume of trains along the rail corridor due to electrification will lead to increased train horn noise for Alternative 4. The train engineers will begin sounding the train horns earlier on approach to rail crossings due to the much higher proposed train speeds to comply with FRA train horn requirements, resulting in much more noise pollution throughout the rail corridor. RCEB does not support quiet zones and believes train horns provide a substantial rail crossing safety benefit.

2074-3557

- Caltrain's proposed electrified train detection system potentially leads to longer gate down times for at-grade crossings. Longer gate down times commonly lead to motorist and pedestrian frustration resulting in questionable behavior including, but not limited to, gate drive-around, bypassing lowered gates, and rushing through the crossing to beat a train.

2074-3558

- An increased volume of trains along the rail corridor due to electrification will lead to increased train horn noise for Alternative 4. The train engineers will begin sounding the train horns earlier on approach to rail crossings due to the much higher proposed train speeds to comply with FRA train horn requirements, resulting in much more noise pollution throughout the rail corridor. RCEB does not support quiet zones and believes train horns provide a substantial rail crossing safety benefit.

2074-3559

- RCEB requests additional details on the intrusion protection system and its application at at-grade rail crossings.

2074-3560

- Structures for proposed grade separated High Speed Rail tracks adjacent to rail crossings, which will remain at-grade, can cause visibility issues to the

## Submission 2074 (Felix Ko, California Public Utilities Commission, July 23, 2020) - Continued

Mark McLoughlin  
July 23, 2020  
Page 3

Mark McLoughlin  
July 23, 2020  
Page 4

- 2074-3560 automatic warning devices. Such designs will need to ensure motorists maintain proper visibility of railroad automatic warning devices.
- 2074-3561 ○ Proposed 4 quad gate systems are required to comply with GO 75-D, including vehicle detection within the crossing.
- 2074-3562 ○ Many of the at-grade crossings adjacent to Monterey Road have steep approaches which can lead to long vehicles high centering on the tracks. The grade must be reduced for at-grade designs.
- 2074-3563 ○ Commission Standard 9 automatic pedestrian gates would be required on all sidewalk approaches. The conceptual at-grade crossing designs in Appendix 2-A only include swing gates and do not include Commission Standard 9 automatic pedestrian gates on the sidewalk approaches. Complete pedestrian treatment includes Commission Standard 9 automatic pedestrian gates, emergency EXIT swing gates, and channelization. The text descriptions in Appendix 2-A do state Commission Standard 9 automatic pedestrian gates are proposed but the conceptual plans do not match.
- 2074-3564 ○ The rail corridor travels adjacent to Monterey Road between San Jose and Gilroy. The close proximity leads to motorists queuing onto the tracks regularly. Required mitigation measures would include:
- Advance railroad preemption with gate down detection circuit, supervised circuit, and advance pedestrian clearance phase.
  - Pre-signals. Installing pre-signals likely eliminates right turn on red movements over the railroad crossings. The location of the pre-signals may conflict with proposed locations of exit gates in a 4 quadrant gate system.
- 2074-3565 ○ RCEB recommends pedestrian approaches travel over the tracks at a 90 degree angle. Many of the existing at-grade rail crossings on this corridor have sidewalks skewed as they travel over the tracks. This condition results in a longer distance for pedestrians to travel over the tracks and can lead to wheelchair wheels getting stuck in the tracks.
- 2074-3566 ○ Adjacent driveways and frontage roads to at-grade crossings can cause queues onto the tracks. RCEB recommends all nearby driveways and frontage roads be closed.
- 2074-3567 • Comments at specific rail crossings:
- The Auzerais Ave, San Jose crossing has adjacent driveways in the northwest and northeast quadrants. Both driveways must be closed.
- 2074-3568 ○ The West Virginia St, San Jose crossing has an adjacent driveway in the northeast quadrant. There is a cut out in the raised concrete median to allow access to this driveway, which can cause queuing. RCEB recommends the median cutout be removed by filling the median in.
- 2074-3569 ○ The Skyway Dr, San Jose crossing has a bus stop in the southwest quadrant. Buses which stop at the crossing obstruct visibility of the railroad automatic

- 2074-3569 warning devices. The crossing does not currently comply with American Railway Engineering and Maintenance of Way Association (AREMA) guidelines of having visible set a flashing light signals from each approach lane. A Commission Standard 9-A in the southwest quadrant would be required. Overhead utilities may conflict with the installation of the new warning device and should be relocated. Limited right of way in the southwest quadrant makes installing a Commission Standard 9-A and complete pedestrian treatments challenging.
- 2074-3570 ○ The Branham Lane, San Jose crossing has high motorist traffic. RCEB recommends this crossing be grade separated under all scenarios.
- 2074-3571 ○ Fox Lane private crossing is used by school children to access properties on the west side of the tracks. School buses stop on Monterey Road to load and unload the school children. While the Commission applauds the decision to close this crossing as it has had multiple incidents in the past 15 years, CHSRA must take great care on the details of closing the crossing. RCEB recommends vandal resistant fencing be installed and CHSRA work with the school district to relocate the bus stop.
- 2074-3572 ○ The Live Oak, San Jose crossing has a high volume of truck traffic which may lead to queuing on the tracks.
- 2074-3573 ○ The Tilton Ave, Morgan Hill crossing provides access to a residential area and a high school. Modification of the crossing must consider school traffic.
- 2074-3574 ○ The Main Ave, Morgan Hill crossing has a nearby intersection to the west with Depot St which can lead to queuing onto the tracks. RCEB recommends Depot St be closed at the intersection with a Cul-de-Sac.
- 2074-3575 ○ The San Pedro Ave, Morgan Hill crossing has an adjacent driveways in the northwest and southwest quadrants which may cause queuing onto the tracks. The driveways must be closed as part of the project.
- 2074-3576 ○ The Tennant Ave, Morgan Hill crossing does not currently comply with AREMA guidelines of having visible set a flashing light signals from each approach lane. A Commission Standard 9-A for eastbound traffic would be required. Overhead utilities may conflict with the installation of the new warning device and should be relocated.
- 2074-3577 ○ The San Martin Ave, San Martin crossing has an adjacent intersection with Depot St to the east which can lead to queuing onto the tracks. RCEB recommends access to Depot St be closed at the intersection or the intersection be signalized with advance railroad preemption.
- 2074-3578 ○ The Church Ave, Unincorporated Santa Clara crossing has a STOP control at Monterey Rd, which leads to queuing on the tracks. The Church Ave and Monterey Rd intersection would be required to be signalized with advance railroad preemption.

## Submission 2074 (Felix Ko, California Public Utilities Commission, July 23, 2020) - Continued

Mark McLoughlin  
July 23, 2020  
Page 5

Mark McLoughlin  
July 23, 2020  
Page 6

- 2074-3579 | ○ The Masten Ave, Unincorporated Santa Clara crossing has a small storage space which leads to queuing on the tracks by large trucks RCEB recommends a pre-signal be installed at the crossing
- 2074-3580 | ○ The Rucker Ave, Unincorporated Santa Clara crossing has a STOP control at Monterey Rd, which leads to queuing on the tracks The Rucker Ave and Monterey Rd intersection would be required to be signalized with advance railroad preemption
- 2074-3581 | ○ The Buena Vista Ave, Unincorporated Santa Clara crossing has a STOP control at Monterey Rd, which leads to queuing on the tracks The Buena Vista Ave and Monterey Rd intersection would be required to be signalized with advance railroad preemption
- 2074-3582 | ○ The Leavesley Rd, Gilroy crossing has pre-signals which are not activated RCEB recommends a far side pre-signal be installed in the northwest quadrant and the pre-signal reactivated There is little room for a far side pre-signal, Commission Standard 9-E EXIT gate, sidewalk, Commission Standard 9 automatic pedestrian gates, and EXIT swing gate in the northwest quadrant The southwest quadrant requires additional space to install a Commission Standard 9 automatic pedestrian gates, and EXIT swing gate Motorists traveling north on Monterey Rd and turning right onto Leavesley Rd often stop on the tracks mistakenly believing there is a merge and they are required to yield to Leavesley Rd traffic RCEB recommends bollards be placed between the northbound Monterey Rd right turn pocket and Leavesley Rd in the southeast quadrant to improve right turn movements through the crossing
- 2074-3583 | ○ The IOOF Ave, Gilroy crossing is next to a middle school Modification of the crossing must consider school traffic
- 2074-3584 | ○ The Lewis St, Gilroy crossing has an adjacent driveway in the northwest quadrant and a frontage road in the southwest quadrant Both the driveway and frontage road must be closed
- 2074-3585 | ○ The Martin St, Gilroy crossing has a frontage road in the northwest quadrant The frontage road must be closed
- 2074-3586 | ○ The 6<sup>th</sup> St, Gilroy crossing has adjacent driveways in the northwest and southwest quadrants Both driveways must be closed
- 2074-3587 | ○ The 10<sup>th</sup> St, Gilroy crossing does not currently comply with AREMA guidelines of having visible set a flashing light signals from each approach lane RCEB would require a Commission Standard 9-A for westbound traffic be installed 10<sup>th</sup> St provides access to Highway 101 and has heavy traffic
- 2074-3588 | ○ The Luchessa Ave, Gilroy crossing has an intersection with Automall Pkwy within 200 feet to the east RCEB recommends advance railroad preemption be installed according to California MUTCD guidelines

- 2074-3589 | ○ The Bloomfield Ave, Unincorporated Santa Clara County crossing is adjacent to a STOP controlled intersection with Bolsa Rd RCEB recommends advance railroad preemption be installed according to California MUTCD guidelines

2074-3590 | The comments above are a cursory review of the at-grade crossings and should not be construed as a complete review or with RCEB concurring with alternative 4 with at-grade high speed rail crossings RCEB continues to recommend the entire high speed rail corridor be grade separated with no at-grade rail crossings as that configuration provides the largest safety considerations to the public

2074-3591 | The Commission is the responsible agency under CEQA section 15381 with regard to this project As such, we greatly appreciate and thank you for the opportunity to work with the CHSRA to improve public safety as it relates to crossings in the San Jose to Merced segment of the HST system in California We request that RCEB be kept informed of all developments associated with the HST project Meetings should be arranged with the Commission's RCEB staff to discuss relevant safety issues and conduct diagnostic reviews of any proposed and impacted crossing locations along the proposed alignment in the San Jose to Merced HST project

If you have any questions please contact Felix Ko via email at [felix.ko@cpuc.ca.gov](mailto:felix.ko@cpuc.ca.gov)

Sincerely,

Felix Ko  
Senior Utilities Engineer  
California Public Utilities Commission  
Rail Safety Division  
Rail Crossings and Engineering Branch

## Response to Submission 2074 (Felix Ko, California Public Utilities Commission, July 23, 2020)

### **2074-3550**

Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, was developed in compliance Commission GOs, as appropriate for preliminary design. Design criteria for the Selected Alternative will comply with all relevant engineering standards, including MUTCD and Commission GOs. The Authority will coordinate with CPUC during Detailed Design Post-ROD and submit the design as required by CPUC application procedures.

### **2074-3551**

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

RCEB's recommendation for grade separations is noted. The Authority will coordinate with CPUC during Detailed Design Post-ROD and submit the design as required by CPUC application procedures. HSR is committed to collaborative planning and shared implementation of grade separations with local and regional agencies.

### **2074-3552**

Since the PCJPB and UPRR own the railroads in which the HSR project would be constructed (in part), the Authority will acquire property and/or easements from PCJPB and UPRR. HSR will coordinate operations, design, and construction with the property owners and other rail operators in the corridor. The Authority looks forward to working with the PCJPB and UPRR in the development and implementation of additional phases of the project.

### **2074-3553**

The comment states that HSR platforms are required to comply with GO 26-D clearance requirements. Detailed Design Post-ROD will conform to all requirements for clearance at HSR platforms based on the vehicle design. Trains with a vehicle floor height of more than 4 feet may require a CPUC waiver.

### **2074-3554**

All proposed pedestrian undercrossings in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, have a minimum vertical clearance of 10 feet.

### **2074-3555**

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The HSR guideway and grade crossings will comply with federal and state requirements for 110-mph passenger rail operations. The maximum train speed of 110 mph in the blended guideway under Alternative 4 would be enabled by continuous access-restriction fencing; four-quadrant gates, roadway lane channels, and railroad trespass deterrents at all public road grade crossings; and fully integrated communications and controls for train operations, grade crossings, and roadway traffic.

The Authority met with RCEB staff on August 24, 2020 to discuss HSR ATC, grade crossing modernization, intrusion detection, and deterrence features. The Authority will continue to coordinate with the CPUC during Detailed Design Post-ROD and will submit the project design as required by the CPUC application procedures. The Authority is committed to collaborative planning with the CPUC regarding public safety concerns for at-grade rail crossings.

### **2074-3556**

Please refer to the response to submission SJM-2074, comment 3555.

### **2074-3557**

Please refer to the response to submission SJM-2074, comment 3555.



## Response to Submission 2074 (Felix Ko, California Public Utilities Commission, July 23, 2020) - Continued

### 2074-3558

RCEB's support for maintaining train horns is noted. Trains sound the warning horns approaching at-grade crossings because it is required by FRA as a safety precaution. They are required to sound horns for a minimum of 15 seconds and a maximum of 20 seconds in advance of at-grade crossings. Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report, contains additional information about train horns. There would be more horn noise under Alternative 4 compared to Alternatives 1, 2, and 3. NV-MM#3 identifies noise barriers as a potential mitigation measure to avoid severe noise impacts from project operations. Appendix 3.4-B, Noise and Vibration Mitigation Guidelines, has more information about the use of noise barriers. If noise barriers are not proposed for receptors with severe noise impacts, building sound insulation improvements would be considered.

Establishing Quiet Zones is a measure that cannot be implemented by the Authority and would need to be undertaken by local communities. The project includes the installation of four-quadrant gates at all at-grade crossings currently without them, which would help cities to implement Quiet Zones, should they choose to do so. Cities are not required to implement Quiet Zones in conjunction with Alternative 4.

### 2074-3559

Please refer to the response to submission SJM-2074, comment 3555.

### 2074-3560

Thank you for your comment. This level of engineering detail will be refined in coordination with CPUC as part of Detailed Design Post-ROD.

### 2074-3561

Please refer to Draft EIR/EIS Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, Sheet GE-R0001, for four-quadrant gate applications at each at-grade intersection. Vehicle detector loops are included at each application. Volume 3 was developed in compliance with the California Public Utility Commission General Orders (GOs), as appropriate for preliminary design. Final design of the Selected Alternative will comply with all relevant engineering standards, including GOs.

### 2074-3562

Grading would be done at at-grade intersections to ensure that long vehicles would not high center on the tracks. Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, of the Draft EIR/EIS includes a Temporary Construction Easement to allow for regrading and paving of intersections. Grading plans are not included in Volume 3, however they would be developed as part of Detailed Design Post-ROD and will ensure safe use of at-grade crossings by long vehicles.

### 2074-3563

Detailed Design Post-ROD will conform to all requirements for at-grade crossing designs, including pedestrian safety features.

### 2074-3564

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

Please refer to Draft EIR/EIS Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, Sheet GE-R0001, for at-grade crossing applications at each at-grade intersection. Vehicle detector loops and stop bars are included in each application to prevent queuing onto the tracks. Advance railroad preemption with gate-down detection circuit, supervised circuit, advance pedestrian clearance phase, and pre-signals will be evaluated as part of Detailed Design Post-ROD.

### 2074-3565

Thank you for your comment on sidewalk crossings at the at-grade intersections. The level of engineering presented in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, of the Draft EIR/EIS is preliminary. This engineering detail will be refined in coordination with the CPUC as part of Detailed Design that will occur Post-ROD.

### 2074-3566

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

Thank you for your comment. This level of engineering detail will be refined in coordination with CPUC as part of Detailed Design Post-ROD.

## Response to Submission 2074 (Felix Ko, California Public Utilities Commission, July 23, 2020) - Continued

### **2074-3567**

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

Thank you for your comment. Refinements to Application A at Auzerai Avenue will be done in coordination with CPUC as part of Detailed Design Post-ROD.

### **2074-3568**

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

Thank you for your comment. Refinements to Application A at West Virginia Street will be done in coordination with CPUC as part of Detailed Design Post-ROD.

### **2074-3569**

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

Thank you for your comment. Refinements to Application D at Skyway Drive, including use of Commission Standard 9-A signals, will be done in coordination with CPUC as part of Detailed Design Post-ROD and addressed as part of a GO-88 review. Design of the Selected Alternative will comply with all relevant engineering standards.

### **2074-3570**

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

Comment noted.

### **2074-3571**

Section 3.11, Safety and Security, of this EIR/EIS analyzes security issues during both construction and operation of HSR. The Authority will conduct a hazard analysis as a feature of the project (SS-IAMF#3), which will address right-of-way fencing, intrusion detection, and security lighting. Alternative access for school busses and children will be coordinated with the school district during Detailed Design Post-ROD.

### **2074-3572**

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, of the Draft EIR/EIS includes additional traffic loops and stop bars to prevent queuing on tracks. Refinements to Application C2 at Live Oak Avenue will be done in coordination with CPUC as part of Detailed Design Post-ROD.

### **2074-3573**

School traffic was considered in the transportation analysis and taken into account during the design of this crossing.

### **2074-3574**

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

Thank you for your comment. Refinements to Application A will be done in coordination with CPUC as part of Detailed Design Post-ROD and addressed as part of a GO-88 review.

### **2074-3575**

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

Thank you for your comment. Refinements to Application A will be done in coordination with CPUC as part of Detailed Design Post-ROD and addressed as part of a GO-88 review.

### **2074-3576**

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

Thank you for your comment. Refinements to Application A, including Commission Standard 9-A signals, will be done in coordination with CPUC as part of Detailed Design Post-ROD. Design of the Selected Alternative will comply with all relevant engineering standards.

## Response to Submission 2074 (Felix Ko, California Public Utilities Commission, July 23, 2020) - Continued

### 2074-3577

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

Thank you for your comment. Refinements to Application B will be done in coordination with CPUC as part of Detailed Design Post-ROD and addressed as part of a GO-88 review.

### 2074-3578

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

Application C2 includes additional traffic loops, stop bars, and additional traffic signals, to prevent queuing on tracks. Refinements to Application C2 will be done in coordination with CPUC as part of Detailed Design Post-ROD.

### 2074-3579

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

Application C1 includes additional traffic loops and stop bars to prevent queuing on tracks. Refinements to Application C1 will be done in coordination with CPUC as part of Detailed Design Post-ROD.

### 2074-3580

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

Application C2 includes additional traffic loops, stop bars, and additional traffic signals, to prevent queuing on tracks. Refinements to Application C2 will be done in coordination with CPUC as part of Detailed Design Post-ROD.

### 2074-3581

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

Application C2 includes additional traffic loops, stop bars, and additional traffic signals, to prevent queuing on tracks. Refinements to Application C2 will be done in coordination with CPUC as part of Detailed Design Post-ROD.

### 2074-3582

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

Refinements to Application C1, including the locations of bollards, pre-signals, Commission Standard 9-E EXIT gates, sidewalks, Commission Standard 9 automatic pedestrian gates, and EXIT swing gates, will be done in coordination with CPUC as part of Detailed Design Post-ROD. Design of the Selected Alternative will comply with all relevant engineering standards.

### 2074-3583

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

School traffic was considered in the transportation analysis and taken into account during the design of this crossing.

### 2074-3584

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

Thank you for your comment. Refinements to Application A will be done in coordination with CPUC as part of Detailed Design Post-ROD and addressed as part of a GO-88 review.

### 2074-3585

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

Thank you for your comment. Refinements to Application A will be done in coordination with CPUC as part of Detailed Design Post-ROD and addressed as part of a GO-88 review.

## Response to Submission 2074 (Felix Ko, California Public Utilities Commission, July 23, 2020) - Continued

### **2074-3586**

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

Thank you for your comment. Refinements to Application A will be done in coordination with CPUC as part of Detailed Design Post-ROD and addressed as part of a GO-88 review.

### **2074-3587**

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

Thank you for your comment. Refinements to Application A1, including Commission Standard 9-A signals, will be done in coordination with CPUC as part of Detailed Design Post-ROD. Design of the Selected Alternative will comply with all relevant engineering standards.

### **2074-3588**

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

Thank you for your comment. Refinements to Application A1 will be done in coordination with CPUC as part of Detailed Design Post-ROD and addressed as part of a GO-88 review.

### **2074-3589**

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

Thank you for your comment. Refinements to Application A will be done in coordination with CPUC as part of Detailed Design Post-ROD and addressed as part of a GO-88 review.

### **2074-3590**

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations, SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

Comment noted. HSR is committed to collaborative planning and shared implementation of grade separations with local and regional agencies.

### **2074-3591**

The Authority appreciates the CPUC's comments on the Draft EIR/EIS. The Authority is committed to ongoing coordination with CPUC in subsequent stages of design refinement and completion and will submit design information as required by CPUC application(s) for approval. The Authority appreciates RCEB staff time on August 24, 2020 to discuss HSR ATC, grade crossing modernization, intrusion detection and deterrence features.

## 22 STATE AGENCY COMMENTS Part 2)



# Submission 2135 (Primavera Parker, California Department of Fish and Wildlife, June 9, 2021)

DocuSign Envelope ID: C26C53E0-80BF-4027-9F0D-F5AF64839AAA



State of California – Natural Resources Agency  
DEPARTMENT OF FISH AND WILDLIFE  
Central Region  
1234 East Shaw Avenue  
Fresno, California 93710  
(559) 243-4005  
[www.wildlife.ca.gov](http://www.wildlife.ca.gov)

**GAVIN NEWSOM, Governor**  
**CHARLTON H. BONHAM, Director**



## San Jose - Merced - RECORD #2135 DETAIL

<b>Status</b>	Unread
<b>Record Date</b>	6/10/2021
<b>Submission Date</b>	6/9/2021
<b>Interest As</b>	State Agency
<b>First Name</b>	Primavera
<b>Last Name</b>	Parker
<b>Attachments</b>	California High-Speed Rail Project, San Jose to Merced Section, RDE R SDEIS, SCH No. 2009022083.pdf (10 mb)

June 9, 2021

Serge Stanich  
Director of Environmental Services  
California High-Speed Rail Authority  
770 L Street, Suite 620 MS1  
Sacramento, California 95814

**Subject: California High-Speed Rail Project, San Jose to Merced Section (Project)  
Revised Draft Environmental Impact Report/Supplemental Draft  
Environmental Impact Study (RDEIR/SDEIS)  
SCH No. 2009022083**

Dear Mr. Stanich:

The California Department of Fish and Wildlife (CDFW) received a Notice of Availability of a RDEIR/SDEIS from the California High-Speed Rail Authority (Authority) for the above-referenced Project pursuant to the California Environmental Quality Act (CEQA) and CEQA Guidelines.<sup>1</sup> CDFW previously commented on related environmental documents as stated in our comment letter for the Draft EIR/EIS (DEIR/EIS) for the San Jose to Merced Section on June 23, 2020.

Following the Authority's publication of the DEIR/EIS in April 2020, the Authority learned that the California Fish and Game Commission published a notice of findings, on May 1, 2020, to designate the Southern California/Central Coast population (evolutionarily significant unit) of mountain lion (*Puma concolor*) as a candidate species under the California Endangered Species Act (CESA). Additionally, the monarch butterfly (*Danaus plexippus*) became a candidate for listing under the federal Endangered Species Act (FESA) on December 15, 2020. These listing actions led to the Authority to revise the DEIR/EIS for analysis of impacts to mountain lion and monarch butterfly, as well as including additional mitigation measures for impacts to wildlife resulting from noise and lighting during construction and during Project operation.

Thank you for the opportunity to provide comments and recommendations regarding those activities involved in the Project that may affect California fish and wildlife. Likewise, CDFW appreciates the opportunity to provide comments regarding those aspects of the Project that CDFW, by law, may be required to carry out or approve through the exercise of its own regulatory authority under Fish and Game Code.

<sup>1</sup> CEQA is codified in the California Public Resources Code in section 21000 et seq. The "CEQA Guidelines" are found in Title 14 of the California Code of Regulations, commencing with section 15000.

*Conserving California's Wildlife Since 1870*

# Submission 2135 (Primavera Parker, California Department of Fish and Wildlife, June 9, 2021) - Continued

DocuSign Envelope ID: C26C53E0-80BF-4027-9F0D-F5AF64839AAA

Serge Stanich  
California High Speed Rail Authority  
June 9, 2021  
Page 2

## CDFW ROLE

CDFW is California's **Trustee Agency** for fish and wildlife resources and holds those resources in trust by statute for all the people of the State (Fish & G. Code, §§ 711.7, subd. (a) & 1802; Pub. Resources Code, § 21070; CEQA Guidelines § 15386, subd. (a)). CDFW, in its trustee capacity, has jurisdiction over the conservation, protection, and management of fish, wildlife, native plants, and habitat necessary for biologically sustainable populations of those species (*Id.*, § 1802). Similarly, for purposes of CEQA, CDFW is charged by law to provide, as available, biological expertise during public agency environmental review efforts, focusing specifically on projects and related activities that have the potential to adversely affect fish and wildlife resources.

CDFW is also submitting comments as a **Responsible Agency** under CEQA (Pub. Resources Code, § 21069; CEQA Guidelines, § 15381). CDFW expects that it may need to exercise regulatory authority as provided by the Fish and Game Code. As proposed, for example, the Project may be subject to CDFW's lake and streambed alteration regulatory authority (Fish & G. Code, § 1600 et seq.). Likewise, to the extent implementation of the Project as proposed may result in "take" as defined by State law of any species protected under the California Endangered Species Act (CESA) (Fish & G. Code, § 2050 et seq.), related authorization as provided by the Fish and Game Code will be required.

## PROJECT DESCRIPTION SUMMARY

**Proponent:** California High-Speed Rail Authority (Authority)

**Objective:** The approximately 90-mile, San Jose to Central Valley Wye Project (Project) of the 145-mile-long Project Section (San Jose to Merced Section (SJ-M)) comprises mostly of dedicated High-Speed Rail (HSR) system infrastructure, HSR station locations at San Jose Diridon and Gilroy, a maintenance of way facility (MOWF) either south or southeast of Gilroy, and a maintenance of way siding (MOWS) west of Turner Island Road in the Central Valley. HSR stations at San Jose Diridon and Gilroy would provide links with regional and local mass transit services as well as connectivity to the Santa Clara County and Central Valley highway network. The Project comprises the following five subsections: 1) San Jose Diridon Station Approach—Extends approximately 6 miles from north of San Jose Diridon Station at Scott Boulevard in Santa Clara to West Alma Avenue in San Jose. This subsection includes the San Jose Diridon Station. 2) Monterey Corridor—Extends approximately 9 miles from West Alma Avenue to Bernal Way in the community of South San Jose. This subsection is entirely within the city of San Jose. 3) Morgan Hill and Gilroy—Extends approximately 30 miles from Bernal Way in the community of South San Jose to Casa de Fruta Parkway/State Route (SR) 152 in Santa Clara County. 4) Pacheco Pass—Extends approximately 25 miles from Casa de Fruta Parkway/SR 152 to east of Interstate (I-) 5 in unincorporated Merced County. 5) San Joaquin Valley—Extends approximately 20 miles from I-5 to Carlucci Road in unincorporated Merced County.

DocuSign Envelope ID: C26C53E0-80BF-4027-9F0D-F5AF64839AAA

Serge Stanich  
California High Speed Rail Authority  
June 9, 2021  
Page 3

There are four end-to-end Project alternatives (Alternative 1 to 4), including stations. The Authority's Preferred Alternative under National Environmental Policy Act (NEPA), which serves as the proposed Project for CEQA, is Alternative 4. It includes two stations (San Jose Diridon and Downtown Gilroy), MOWF, MOWS, two tunnels and attraction power facilities.

**Location:** The Proposed San Jose to Merced Project Section is located in Santa Clara, San Benito, and Merced Counties near the cities of Santa Clara, San Jose, Morgan Hill, Gilroy, and Los Banos. The Project extends from Scott Boulevard in Santa Clara County (lat/long 37° 21' 48.996 "N/121° 57' 36"W) to Carlucci Road in Merced County (lat/long 37° 5' 28.716"N/120° 40' 15.6"W). The nearest major state highways are SR 33, SR 85, SR 87, SR 89, SR 152 165, U.S. Highways 10, I-5, I-280, and I-880.

**Timeframe:** Unspecified.

## COMMENTS AND RECOMMENDATIONS

CDFW offers the following comments and recommendations to assist the Authority in adequately identifying and/or mitigating the Project's significant, or potentially significant, direct and indirect impacts on fish and wildlife (biological) resources. Comments and recommendations that were previously provided in the June 23, 2020 comment letter for the DEIR/EIS remain the same and will not be restated in this letter with the exception of some editorial comments. Additional editorial comments or other suggestions may also be included to improve the document.

Currently, the RDEIR/SDEIS indicates that the Project's impacts would be less than significant with the implementation of mitigation measures described in the RDEIR/SDEIS. However, as currently drafted, it is unclear whether the mitigation measures described will be enforceable or sufficient in reducing impacts to a level that is less than significant. CDFW is concerned regarding the adequacy of mitigation measures for special-status species including, but not limited to: the State Candidate Species for listing as threatened, Southern California/Central Coast evolutionarily significant unit (ESU) mountain lion (*Puma concolor*) and the U.S. Fish and Wildlife Service (USFWS) candidate for listing monarch butterfly (*Danaus plexippus plexippus*).

### I. Mitigation Measure or Alternative and Related Impact Shortcoming

**Would the Project have a substantial adverse effect, either directly or through habitat modifications, on any species identified as a candidate, sensitive, or special-status species in local or regional plans, policies, or regulations, or by CDFW or USFWS?**

**COMMENT 1: Mountain Lion (ML) Issue:** The Project alignment transects the Southern California/Central Coast ESU. The RDEIR/SDEIS acknowledges that mountain lion have the potential to occur within or near the Project. The Central Coast North (CC-N) genetic subpopulation falls within the alignment and the Central Coast-

# Submission 2135 (Primavera Parker, California Department of Fish and Wildlife, June 9, 2021) - Continued

DocuSign Envelope ID: C26C53E0-80BF-4027-9F0D-F5AF64839AAA

DocuSign Envelope ID: C26C53E0-80BF-4027-9F0D-F5AF64839AAA

Serge Stanich  
California High Speed Rail Authority  
June 9, 2021  
Page 4

Serge Stanich  
California High Speed Rail Authority  
June 9, 2021  
Page 5

2135-6333

Central (CC-C) subpopulation is adjacent to the SJ-M alignment. The SJ-M alignment is where there are existing mountain lion connectivity problems where two ESUs meet. However, the RDEIR/SDEIS (Section 3.7) lacks Project impact analysis of the genetically distinct subpopulations of the Southern California/Central Coast ESU (CC-N and CC-C) and the source of genetics they contribute to each other. The CC-N subpopulation will be the most impacted by this Project and already requires genetic enhancement; the CC-N- effective subpopulation size is **17** and the estimated adult subpopulation size is **33-66**. The impacts to gene flow for the species is the larger concern when contrasted with individual take. Isolation of subpopulations limits the genetic exchange of populations at risk of local extinction through genetic and environmental factors preventing the recolonization of suitable habitats following local extirpation, ultimately putting the species at risk of extinction. An effective way to reduce these impacts is avoidance of take and reduction of population impacts with Project design features such as increased wildlife crossing opportunities in the critical area of the Diablo Range to the Santa Cruz Mountains and the connecting Coyote Valley which would allow movement for the CC-N into the CC-C subpopulation areas to allow for genetic exchange along with habitat protections/land conservation easements (CE) for areas on either ends of wildlife crossings.

The RDEIR/SDEIS does not address the Project related impacts of potentially worsening gene flow disruption between these subpopulations, nor does it address how impacts to the population genetic source would impact the subpopulations. CDFW recommends Section 3.7 be revised to contain specific analysis on the mountain lion Southern California/Central Coast ESU (CC-N and CC-C genetic subpopulations) impacts to dispersal and genetic exchange between populations, including issues of connectivity and fragmentation of habitat adjacent to the Project. CDFW also recommends the RDEIR/SDEIS be revised to include robust feasible avoidance, minimization, and mitigation measures to reduce impacts to less than significant to these isolated subpopulations by providing connectivity for CC-N and CC-C subpopulations. CDFW recommends referencing the attached map (Attachment 1) to further analyze the impacts of gene flow disruption between the CC-N and CC-C subpopulations, to identify areas that provide permeability, and areas to conserve to facilitate movement between the subpopulations.

Highway 101 is a significant barrier for mountain lion movement between the CC-N and CC-C subpopulations and the Project will very likely further compound this issue absent conservation strategies to ensure mountain lion movement opportunities. Opportunities for the Project to enhance other nearby areas and facilitate, design, and fund movement opportunities and wildlife corridor repairs or enhancement should be pursued as mountain lion strategies.

**Specific impacts:** The Project as proposed (construction and operation and maintenance) will impact the Southern California/Central Coast mountain lion ESU by potentially severing the source of genetics and impeding movement between the CC-N and CC-C subpopulations. The Project has the potential to cause impacts during construction and operation by increasing human presence, traffic, noise, vibration, air

2135-6334

2135-6335

2135-6335

pollutants and dust, artificial lighting, habitat removal, severing access to or impacting habitat resources (e.g. springs and streams, dens site, impacts to prey-base, etc.), causing disruption during breeding cycles, impacting den selection, forcing animals into movement paths and areas that could increase their vulnerability to vehicle strikes, and significantly and permanently reducing and eliminating existing wildlife movement corridors necessary for gene flow.

**Evidence impact would be significant:** The mountain lion is a specially protected mammal in the State (Fish and G. Code, § 4800). In addition, on April 21, 2020, the California Fish and Game Commission accepted a petition to list an ESU of mountain lion in southern and central coastal California as threatened under CESA (CDFW 2020a). As a CESA-candidate species, the mountain lion in southern and central coastal California is granted full protection of a threatened species under CESA.

CDFW finds that the Project would continue to have significant impacts because mitigation as proposed in the RDEIR/SDEIS would not result in adequate and successful mitigation for the unavoidable direct and indirect, permanent, or temporal losses, of genetic connectivity between subpopulations of mountain lion.

This area is essential for the viability of the CC-N subpopulation, particularly the Santa Cruz mountains, which is experiencing restricted gene flow. Greater landscape permeability would promote gene flow among distinct subpopulations. The CC-C subpopulation provides essential gene flow to the CC-N subpopulation which is critically important for their long-term viability. The CC-C subpopulation is vulnerable to habitat loss from additional development pressure necessitating improving habitat connectivity to facilitate gene flow between adjacent areas though permanently protected lands (e.g., conserved through a conservation easement (CE)) and managed in perpetuity (Dellinger et al., 2020). The CC-C region could have major effects on connectivity and population genetics in the adjacent mountain lion populations if further constrained.

The CC-N population has low genetic diversity, and the CC-C population has relatively intermediate levels. Gene flow through maintenance of existing occupied habitat within improved and additional wildlife corridors will promote long term persistence of isolated subpopulations (Gustafson et al. 2019). It is important that the CC-N subpopulation remain connected to adjacent mountain lion populations via suitable habitat and unobstructed sizeable movement corridors. Decreased and impeded connectivity in this area would quickly increase the decline in genetic diversity of mountain lions in southern and central parts of the State (Dellinger et al., 2020). Permanently conserving and restoring habitat connectivity and corridors is essential for mitigating impacts to mountain lions.

In the *SR 152 Pacheco Pass Permeability and Pacheco Creek Wildlife Connectivity Study Mountain Lion Report 2018-2020* (Pathways for Wildlife 2020) noted the detection of mountain lion using Pacheco Creek multiple times and the SR 152 bridge undercrossing at least once. The Pacheco Creek and the Pacheco Creek Reserve facilitates movement between the CC-N and CC-C subpopulations. The Santa Clara

# Submission 2135 (Primavera Parker, California Department of Fish and Wildlife, June 9, 2021) - Continued

DocuSign Envelope ID: C26C53E0-80BF-4027-9F0D-F5AF64839AAA

DocuSign Envelope ID: C26C53E0-80BF-4027-9F0D-F5AF64839AAA

Serge Stanich  
California High Speed Rail Authority  
June 9, 2021  
Page 6

Serge Stanich  
California High Speed Rail Authority  
June 9, 2021  
Page 7

2135-6335

Valley Natural Community Conservation Plan (NCCP)/Habitat Conservation Plan (HCP) recognizes Pacheco Creek as an important linkage and is an area included in the biological goals and objectives, reserve system design, and long-term monitoring for the NCCP/HCP.

Mountain lions will use caves and other natural cavities, thickets in brush, and timber for cover and denning. Mountain lions require extensive areas of riparian vegetation and brushy stages of various habitats, with interspersions of irregular terrain, rocky outcrops, and tree/brush edges. These habitat types are throughout the Project area. Mountain lions are active yearlong (mostly nocturnal and crepuscular). The home range for males are a minimum of 40 km<sup>2</sup> (15 mi<sup>2</sup>) and female home ranges usually are 8-32 km<sup>2</sup> (3-12 mi<sup>2</sup>). The main diet for mountain lion is deer (CWHR). Deer migration corridors will also be impeded by the Project. Mountain lions have a wide-ranging nature and large territories, as well as the need for dispersal (especially of young males). In order to maintain genetic diversity, large blocks of permanently conserved habitat and unobstructed and sizable safe travel corridors between them are essential for long term population persistence and stability (Vickers, 2014). Thermal characteristics cause mountain lions to select north-facing slopes at high elevations, with more vegetation and cooler temperatures in the summer and south-facing slopes with little snow cover in winter. These habitats were also strongly correlated with the density and distribution of deer. Den sites are preferentially located in nearly impenetrable vegetation areas and mountain lion feed on cached prey primarily after sunset and often rested long distances from the cache site during the day (Pierce and Bleich 2003). Cutting off or restricting access to these habitats will reduce opportunities for genetic exchange, foraging, and fecundity.

2135-6336

## **Recommended Potentially Feasible Mitigation Measure(s):**

Because the RDEIR/SDEIS identifies the potential for mountain lion to occur within the Project footprint, CDFW recommends conducting the following evaluation of the Project, updating the RDEIR/SDEIS to include the following measures, and that these measures be made conditions of approval for the Project. CDFW recommends quantitative and enforceable measures that will reduce the impacts to less than significant levels.

## **Recommended Mitigation Measure 1: ML Habitat Assessment**

CDFW recommends that a qualified biologist conduct a habitat assessment and suitable habitat mapping of individual Project areas in advance of Project implementation, to determine if the Project area or its vicinity contains suitable habitat as well as caves and other natural cavities and thickets of brush and timber which provide cover and are used for denning. Mapping should also include the following: the Project area with identified wildlife linkages within the ESU subpopulations, identified Project undercrossing, overcrossing, tunnels, viaducts, and designated wildlife crossing locations and adjacent habitat to assist with development and implementation of avoidance, minimization, and mitigation measures.

2135-6337

## **Recommended Mitigation Measure 2: ML Wildlife Crossing Monitoring**

CDFW recommends that the Authority devise and implement a Mountain Lion Crossing Monitoring Plan. CDFW recommends the Authority consult with CDFW during the drafting of the Monitoring Plan and obtain approval of the Plan prior to Project implementation. CDFW recommends that the proposed Mitigation Measure #77a Design Wildlife Crossings to Facilitate Wildlife Movement, include a design that establishes specific criteria for monitoring the performance of the crossings (viaducts, undercrossing, overcrossings) for routine and ongoing use by mountain lion and its prey. The monitoring plan should be contingent with action-based monitoring performance objectives and be adaptive. Goals of the monitoring plan should at a minimum include: 1) to provide data to assist in designing crossings and inform placement for future HSR segments in Northern California (San Jose to Merced and San Francisco to San Jose); 2) conduct long-term population monitoring for use by the mountain lion subpopulations; 3) track progress of use; and 4) evaluate overall effectiveness of the crossings.

2135-6338

## **Recommended Mitigation Measure 3: ML-Avoidance-Buffer for Corridor Areas**

CDFW recommends that during construction, movement corridors such as drainages and riparian areas maintain a ¼ mile buffer to minimize impacts to mountain lion movement through these areas.

2135-6339

## **Recommended Mitigation Measure 4: ML-No Night Work in Corridor Areas**

To minimize impacts to movement of mountain lion during construction, CDFW recommends that no night work occur in or immediately adjacent to drainages and riparian areas of the Project.

2135-6340

## **Recommended Mitigation Measure 5: ML-Avoidance Use of Rodenticides**

CDFW discourages the use of rodenticides and second-generation anticoagulant rodenticides due to their harmful effects on the ecosystem and wildlife. CDFW recommends the Authority include a mitigation measure prohibiting the use of such materials during construction and operation and maintenance of the HSR.

2135-6341

## **Recommended Mitigation Measure 6: ML-Provide Dedicated Wildlife Crossings**

CDFW recommends that dedicated wildlife crossings for mountain lion and deer be a "required" design feature in the final design of the Project.

2135-6342

## **Recommended Mitigation Measure 7: ML-Take Authorization**

There should be no net loss of suitable habitat for mountain lions. CDFW recommends that the Authority identify opportunities for the Project to enhance nearby areas and movement opportunities including wildlife corridor restoration or enhancement as potential mitigation strategies. Since the RDEIR/SDEIS assumes wildlife movement and corridor impacts, and the concomitant inherent loss of gene flow cannot be avoided between the subpopulations, we recommend that the Authority ensure some level of permanent conservation is present in the areas that are known to currently provide connectivity. CDFW recommends improving habitat connectivity (e.g., wildlife road-



# Submission 2135 (Primavera Parker, California Department of Fish and Wildlife, June 9, 2021) - Continued

DocuSign Envelope ID: C26C53E0-80BF-4027-9F0D-F5AF64839AAA

DocuSign Envelope ID: C26C53E0-80BF-4027-9F0D-F5AF64839AAA

Serge Stanich  
California High Speed Rail Authority  
June 9, 2021  
Page 8

Serge Stanich  
California High Speed Rail Authority  
June 9, 2021  
Page 9

2135-6342

crossing structures) to facilitate unimpeded wildlife movement and gene flow between adjacent areas. CDFW recommends the replacement habitat be located adjacent to the Project and Wildlife Linkage and Corridor, as depicted in Attachment 1.

The Authority should consult and collaborate with CDFW to conserve areas beneficial to the Southern California/Central Coast ESU and the CC-N and CC-C subpopulations that may improve and maintain connectivity. The migration lands should be protected in perpetuity under a CE held by a non-profit conservation organization or other appropriate entity that has been approved by CDFW to hold and manage mitigation lands.

In the event that a mountain lion or den is detected during surveys, consultation with CDFW is warranted to discuss how to implement the Project and avoid take. If avoidance is not feasible, acquisition of an Incidental Take Permit (ITP), pursuant to Fish & Game Code section 2081 subdivision (b) prior to any ground-disturbing activities would be warranted in order to comply with CESA.

2135-6343

## COMMENT 2: Monarch Butterfly (MB)

**Issue:** The Project falls within the monarch butterfly spring and summer breeding area (Pelton 2016). Project related activities have the potential to impact monarch butterfly. It is unclear how implementation of BIO-MM#14 and BIO-MM#86 would avoid and minimize impacts from construction to monarch butterflies. Without appropriate avoidance and minimization measures for the species mentioned above, potential significant impacts associated with the Project's milkweed removal activities include, inadvertent entrapment, reduced reproductive success, reduction in health and vigor of eggs and/or larvae, and direct mortality of individual monarch butterflies.

**Specific impact:** The document lacks analysis on how operations and maintenance (O&M) activities such as vegetation removal adjacent to the HSR would remove and degrade habitat and host plants, or how train strike could injure/kill monarch butterflies. CDFW recommends addressing the following O&M impacts: dust impacts to the host plants (*Asclepias* spp., milkweed) and nectar producing flowers during construction and operation.

**Evidence impact would be significant:** The availability of milkweed is essential to monarch butterfly reproduction and survival; reduction in milkweed is cited as a key driver in monarch butterfly decline (USFWS 2020). Habitat loss and fragmentation is among the primary threats to the population (USFWS 2020). During the breeding season monarch butterflies lay their eggs on the milkweed host. Monarchs also need milkweed for both oviposition and larval feeding and nectar producing habitat (USFWS 2020). Project activities have the potential to significantly impact the species by reducing possible nectar producing plants and milkweed host plant for breeding. Habitat where monarch butterflies are found may be subject to insecticide use and these impacts are primarily influenced by the extent to which monarch butterflies are exposed to insecticides throughout their range (USFWS 2020).

2135-6344

## Recommended Potentially Feasible Mitigation Measure(s)

To evaluate potential impacts of the Project to special-status species, CDFW recommends conducting the following assessment of the Project area, including the following mitigation measures, and requiring them as conditions of approval for the Project.

## Recommended Mitigation Measure 8: MB Habitat Assessment

CDFW recommends that a qualified biologist conduct a habitat assessment, well in advance of Project implementation, to determine if the Project area or its immediate vicinity contain habitat suitable to support life stages of the monarch butterfly.

2135-6345

## Recommended Mitigation Measure 9: MB Surveys

If suitable habitat is present, CDFW recommends assessing presence of monarch butterflies (eggs and larvae) and native milkweed by conducting surveys following recommended protocols or protocol-equivalents.

2135-6346

## Recommended Mitigation Measure 10: MB Take Avoidance

CDFW recommends that all milkweed be avoided if ground-disturbing activities will occur during the overwintering period (October through February) by a minimum of 50 feet to avoid potentially significant impacts, and to avoid insecticide use within the Project area during construction and operation. Detection of a special-status species within or in the vicinity of the Project area warrants consultation with CDFW and USFWS to discuss how to implement ground-disturbing activities and avoid take. Potential minimization measures include restoring and enhancing native milkweed and nectar resources via seed mix mixes approved by CDFW and USFWS, and removal of non-native milkweed.

2135-6347

## COMMENT 3: Section 3.7.5.3 Methods for Impact Analysis-Wildlife Movement Page 2

This section states that the following report was a reference in Section 5.2 of the Wildlife Connectivity Assessment (WCA) of the DEIR/EIS: *Wildlife Permeability and Hazards across Highway 152 Pacheco Pass: Establishing a Baseline to Inform Infrastructure and Restoration* (Pathways for Wildlife 2020). It should be noted that the WCA was released with the DEIR/EIS and the Pathways for Wildlife 2020 report was not included as a reference. This study was not referenced in analyzing wildlife permeability of Pacheco Pass in the WCA.

2135-6348

## COMMENT 4: Section 3.7.6.2 Biological Conditions-Special Status Species Pages 4-5

This section states, "The petition highlighted that although low effective population size alone is cause for conservation concern, habitat loss and fragmentation due to roads and development have led to extreme levels of isolation and high mortality rates." It is unclear how the RDEIR/SDEIS addresses the subpopulation isolation due to



# Submission 2135 (Primavera Parker, California Department of Fish and Wildlife, June 9, 2021) - Continued

DocuSign Envelope ID: C26C53E0-80BF-4027-9F0D-F5AF64839AAA

DocuSign Envelope ID: C26C53E0-80BF-4027-9F0D-F5AF64839AAA

Serge Stanich  
California High Speed Rail Authority  
June 9, 2021  
Page 10

Serge Stanich  
California High Speed Rail Authority  
June 9, 2021  
Page 11

2135-6348

fragmentation; CDFW recommends addressing the CC-N and CC-C subpopulation impacts caused by the Project.

2135-6351

2135-6349

## **COMMENT 5: Section 3.7.6.2 Biological Conditions-Wildlife Movement Pages 5-7**

This section states, "The project extent crosses several wildlife corridors of regional importance. Although corridors occur in all subsections, those in the Santa Clara Valley (specifically, the Coyote Valley) and San Joaquin Valley Grasslands Ecological Area (GEA) have been identified by the CDFW and local stakeholders as particularly important to wildlife movement and habitat connectivity at the regional and state scale." It should be noted that the western Pacheco Pass subsection (Pacheco Creek) has not been included as a wildlife movement corridor despite this area being identified as a concern of the local stakeholders and CDFW. CDFW recommends including the Pacheco Pass subsection as an important wildlife corridor.

2135-6352

This section also states, "Where moderate or high potential effects were identified, recommendations to facilitate wildlife movement were made in the WCA and were subsequently incorporated into the proposed project to the extent feasible." The footnote for this statement states, "The WCA, Section 7.2.2, noted that additional dedicated wildlife underpasses, not included in the project design, should be considered in the eastern Pacheco Pass area near Casa de Fruta."

2135-6353

It should be noted that the modeling results in the WCA indicate that the pre-existing conditions of permeability and after construction of the Project as being the same. It is unclear how such a conclusion was reached by the modeling. In particular, the Pacheco Creek area where this location provides wildlife movement and the current Project design would have an embankment constructed on the western portals in the western section of Pacheco Pass; this would be a barrier and would not provide permeability. CDFW recommends the Authority include the facilitation of wildlife movement in the Pacheco Pass area for large target species such as mountain lion and Tule elk (*Cervus elaphus nannodes*).

2135-6354

2135-6350

## **Comment 6: Table 3.7-1 Direct Impacts on Special-Status Wildlife Species Habitat by Project Alternative (acres) Page 8**

CDFW recommends that this table describe how direct, indirect, permanent, and temporary impact acreages were calculated for each species and specifically for mountain lion and monarch butterfly. CDFW also recommends the footnote for the table include the definitions for high-priority foraging and dispersal habitat and low-priority foraging and dispersal habitat.

## **COMMENT 7: Section 3.7.7.2 Constructional Impacts-Impact BIO#26a: Loss of Breeding, Foraging, and Dispersal Habitat for and Direct Mortality or Disturbance of Mountain Lion Page 10**

This section states, "The primary impact would be the loss or disturbance of breeding habitat, including the potential to kill cubs if they are present in the area at the time of construction. The impacts on breeding habitat are nearly identical among alternatives because the majority of breeding habitat occurs in the Pacheco Pass Subsection, and all alternatives are identical in this subsection." CDFW is concerned that this is not the primary impact of the Project to mountain lion but rather the lack of connectivity impacting gene flow between the CC-N and CC-C subpopulations.

## **Comment 8: Impact BIO#26a: Loss of Breeding, Foraging, and Dispersal Habitat for Direct Mortality or Disturbance of Mountain Lion:**

This section states, "Construction-related ground disturbance (e.g., grading, excavation) and vehicle traffic may injure or kill mountain lions, including cubs, by crushing occupied dens or colliding with moving lions." It should be noted that injury or killing of mountain lions including cubs is take and in order to comply with CESA, will require from CDFW acquisition of an ITP, section 2081 subdivision (b).

## **COMMENT 9: 3.7.7.7 Wildlife Movement -Construction Impacts-Impact BIO#42: Temporary Disruption of Wildlife and Wildlife Movement Pages 13-14**

This section states, "With respect to mountain lion, impacts on movement during construction are expected to be significant, with potential temporary disruptions to genetic flow between subpopulations." It should be noted that temporary disruptions from construction activities can last up to 5 years or more. CDFW recommends spatial and temporal disruption to gene flow between the two subpopulations and impacts to wildlife during the construction period be addressed.

## **COMMENT 10: 3.7.7.7 Wildlife Movement -Construction Impacts-Impact BIO#43: Permanent Impacts on Wildlife Movement Page 14-16**

This section states, "Changes to the project design (primarily the placement of viaduct sections and dedicated wildlife crossings) would provide for wildlife movement across the alignment in Coyote Valley, the Soap Lake floodplain, most of Pacheco Pass, and the Central Valley; barriers to movement would remain on the west slope of Pacheco Pass where the rail alignment parallel to Pacheco Creek would be placed on a series of continuous cut-and-fill slopes."

CDFW recommends that the Authority provide wildlife movement across the alignment in the area of the Pacheco Reserve/Pacheco Creek and CDFW is unclear as to why the Authority left out impacts and project design elements to provide wildlife movement for this area. This location also provides connectivity and habitat for Tule elk, tricolored blackbird (*Agelaius tricolor*), bald eagle (*Haliaeetus leucocephalus*), California tiger

# Submission 2135 (Primavera Parker, California Department of Fish and Wildlife, June 9, 2021) - Continued

DocuSign Envelope ID: C26C53E0-80BF-4027-9F0D-F5AF64839AAA

DocuSign Envelope ID: C26C53E0-80BF-4027-9F0D-F5AF64839AAA

Serge Stanich  
California High Speed Rail Authority  
June 9, 2021  
Page 12

Serge Stanich  
California High Speed Rail Authority  
June 9, 2021  
Page 13

2135-6354 salamander (*Ambystoma californiense*), foothill yellow-legged frog (*Rana boylei*), California red-legged frog (*Rana draytonii*), and spawning South Central Coast steelhead (*Oncorhynchus mykiss*).

2135-6357 site and is predominantly of a fairly low intensity (approximately 5 lux for security lighting and approximately 20 to 50 lux at stations and the MOWF). It is unclear if these lighting intensities have been documented to cause little effect to wildlife; CDFW recommends further analysis.

2135-6355 **COMMENT 11: 3.7.7.7 Wildlife Movement Operations Impacts-Impact BIO#44: Intermittent Noise Disturbance of Wildlife Using Corridors during Operations Pages 16-17**

2135-6358 **COMMENT 14: 3.7.7.7 Wildlife Movement Operations Impacts-Impact BIO#48: Mortality Resulting from Train Strike during Operations Page 20**

"These effects are moderated because the [San Joaquin kit] fox is most active between midnight and 6 a.m., when operations on the HSR alignment would be limited to intermittent, slower-speed maintenance vehicles." It is unclear what the frequency of intermittent operations will be, and this should be quantified. Further, it should be noted that this statement is in conflict with Appendix 3.7-E Noise Analysis on Terrestrial Species and Appendix 3.7-F Supplemental Light Analysis on Terrestrial Species, as the Appendices indicate 24-hour operation of the train. Mountain lions are active not only during the midnight hours; they are also active through the day, particularly the crepuscular periods, and can be disturbed by noises at all times of the night and day. CDFW recommends the analysis of "intermittent" maintenance activities impacts on mountain lion.

This section states, "Although the entire track alignment would be fenced with an 8-foot chain-link fence, except under Alternative 4 where there are breaks in the fencing for road crossings, it is possible that terrestrial species could enter the alignment and be struck by a moving train." CDFW is concerned that having the entire track fenced further impacts the mobility of wildlife through the alignment. We recommend clarification on how these temporary disruptions of wildlife movement would impact the gene flow between CC-N and CC-C subpopulations of mountain lion. CDFW recommends analysis of mountain lion movement and/or their prey-base and impacts to their foraging opportunities. Potential effects could result in additional stressors during breeding cycles, effects of den selection, and force animals into movement paths/areas that could increase their vulnerability to vehicle strikes. We recommend evaluating the known locations of wildlife vehicle strikes and addressing the cumulative impact of the addition of the HSR.

2135-6356 **COMMENT 12: 3.7.7.7 Wildlife Movement Operations Impacts-Impact BIO#46: Intermittent Visual Disturbance of Wildlife Using Corridors during Operations Pages 18-19**

2135-6359 **Comment 15: Section 3.7.8 BIO-MM#1: Prepare and Implement a Restoration and Revegetation Plan Pages 21-22**

CDFW recommends including an impact analysis that address visual obstruction to mountain lions, as well as the mountain lion prey base. Visual obstruction for these species would include design features such as: Intrusion Protection Barrier (IPB), sound barrier walls, embankment, and Mechanically Stabilized Earth (MSE) walls.

This section states, "Restoration activities may include, but not be limited to: grading landform contours to approximate pre-disturbance conditions, stockpiling and spreading topsoil, removing invasive plant species, revegetating disturbed areas with native plant species (including host plants for butterflies), and using certified weed-free straw and mulch." The RDEIR/SDEIS is unclear on what specifically will be done (disposal offsite or used on-site) with such large quantities of excess soils from the cut of slopes and tunneling material. CDFW recommends providing information in the RDEIR/SDEIS that describes the ultimate placement of all the excavated spoil material.

2135-6357 **COMMENT 13: 3.7.7.7 Wildlife Movement Operations Impacts-Impact BIO#47: Intermittent and Permanent Lighting Disturbance of Wildlife and Wildlife Using Corridors during Operations Pages 19-20**

2135-6360 **Comment 16: Section 3.7.8 BIO-MM#14: Avoid Direct Impacts on Bay Checkerspot and Monarch Butterfly Host Plants Page 22**

This section states, "The Authority has incorporated BIO-IAMF#12 into project design to avoid and minimize impacts from operational lighting sources by several methods, including using appropriate shielding to reduce horizontal or skyward illumination and avoiding the use of high-intensity lights (e.g., sodium vapor, quartz, and halogen). Additionally, BIO-IAMF#12 specifies that no lighting be installed under viaduct and bridge structures in riparian habitat areas." These measures are recommendations and not requirements, and therefore not enforceable. Because these IAMFs lack measurable, quantifiable actions and enforceability to minimize, avoid, or mitigate impacts on wildlife movement during project operation and CDFW recommends that the measure be changed to an enforceable condition of approval.

This section states, "Continuous sources of operations lighting would have little potential to affect wildlife, including mountain lion, because lighting would be directed toward the

It is unclear in BIO-MM#14 who is responsible to determine if the habitat is suitable and the timing of surveys. In addition, this measure lacks a survey methodology and it is also unclear how and when presence is assumed. CDFW also recommends using monarch conservation measures from Xerces Society (2015) BMPs for Pollinators in Rangelands for minimization measures for monarch butterfly. For additional applicable conservation measures that can minimize impacts to monarch butterflies, please see the 2020 Nationwide Candidate Conservation Agreement for Monarch Butterfly on Energy and Transportation

# Submission 2135 (Primavera Parker, California Department of Fish and Wildlife, June 9, 2021) - Continued

DocuSign Envelope ID: C26C53E0-80BF-4027-9F0D-F5AF64839AAA

DocuSign Envelope ID: C26C53E0-80BF-4027-9F0D-F5AF64839AAA

Serge Stanich  
California High Speed Rail Authority  
June 9, 2021  
Page 14

Serge Stanich  
California High Speed Rail Authority  
June 9, 2021  
Page 15

2135-6360 | [Lands\(https://www.fws.gov/savethemonarch/pdfs/Final\\_CCAA\\_040720\\_Fully%20Executed.pdf\)](https://www.fws.gov/savethemonarch/pdfs/Final_CCAA_040720_Fully%20Executed.pdf).

2135-6361 | **Comment 17: Section 3.7.8 BIO-MM#70: Prepare and Implement an Annual Vegetation Control Plan (VCP) Page 22**

"To the extent feasible and consistent with the Caltrans (2014) Maintenance Manual requirements, the Authority would also include pollinator conservation measures in the VCP from the Xerces Society *Best Management Practices for Pollinators on Western Rangelands* (Xerces Society 2018), conservation measures in the *Nationwide Candidate Conservation Agreement for Monarch Butterfly on Energy and Transportation Lands* (Cardno 2020), or other applicable sources." This measure defers mitigation and is not enforceable. If it is not feasible CDFW recommends the Authority propose something that would be feasible, quantifiable, and enforceable to implement.

2135-6362 | **Comment 18: Section 3.7.8 BIO-MM#76: Minimize Impacts on Wildlife Movement during Construction Page 22-23**

This section states, "Where an existing underpass or culvert must be closed or obstructed, a temporary crossing structure or an alternative movement corridor would be created." To determine if BIO-MM#76 minimizes impacts, CDFW recommends describing how and where would alternative movement corridors would be created.

2135-6363 | This section states, "Construction would be timed to minimize impacts on movement by providing at least one crossing feature in a region. For example, to minimize impacts on wildlife using the Fisher Creek culvert, construction at Fisher Creek would not commence until the construction of the Tulare Swale undercrossing is complete." It should be noted construction occurring at crossings in adjacent regions within the segment could have potential impacts to mountain lion movement.

2135-6364 | This section, as well as in Appendix 3.7-E Noise Analysis on Terrestrial Species and Appendix 3.7-F Supplemental Light Analysis on Terrestrial Species also states, "Lighting will use the minimum levels approved by OSHA (29 C.F.R. § 1926.56) for general construction (i.e., 5 foot-candles or 54 lux). Additionally, the plan will include instructions to minimize the direction of construction vehicle headlights toward off-site locations and using low beams or turning off headlights when safety considerations permit." It should be noted the minimum levels of lighting approved by OSHA are minimums established for humans. It is unclear how these levels correlate to wildlife and if the levels are appropriate to reduce impacts to mountain lion.

2135-6365 | "To the extent feasible, the plan will require minimizing the duration of lighting by using methods other than lighting to ensure security of the construction site during hours it is not in use. To avoid impeding movement of aquatic species, the Authority would employ the use of vibratory (rather than impact) pile driving for work in or within 200 feet of waterbodies that provide habitat for steelhead or giant garter snake, where feasible." This measure is not enforceable if it is only implemented if feasible. CDFW

2135-6365

recommends the Authority propose quantifiable and enforceable measures to reduce impacts.

2135-6366

"Additionally, the Authority would establish wildlife-friendly fencing at soil stabilization areas and tunnel portals where a large right-of-way would be required." It is unclear if the soil stabilizing areas would require MSE wall. It is also unclear if these areas with wildlife friendly fence will function in providing wildlife movement. CDFW recommends clarification to determine if the measure would minimize impacts as intended. This section lists various attributes of wildlife-friendly fence. It should be noted that these attributes benefit cat le and grazing animals and it is unclear what the benefit would be for special status species, mountain lions and their prey. The proposed fence described is permeable and will result in wildlife/mountain lion potentially entering areas that are planned to exclude wildlife from entering.

2135-6367

**Comment 19: Section 3.7.8 BIO-MM#77a: Design Wildlife Crossings to Facilitate Wildlife Movement Page 23-25**

This section states the following, "To the extent feasible, the Authority would design all wildlife crossings created specifically for terrestrial species consistent with the guidelines and recommendations in the WCA (Authority 2020a: Appendix C)." It should be noted that recommendations of this measure are not enforceable design requirements for wildlife crossings. CDFW advises that these be required guidelines and not recommendations. CDFW also recommends that the creation of new crossing structures incorporate land-overcrossings to facilitate movement of mountain lion and other large mammals. CDFW recommends that these be required crossing features and provide the crossing design requirements for openness factor and clear line of sight from end to end (entrance to exit) distances. Crossing designs and locations should not result into pushing animals to small areas adjacent to highways subject to vehicle strikes. CDFW has concerns with what the proposed locations for wildlife crossings connect to. CDFW recommends that crossing location entrance/exits be co-located with habitat areas that will be immediately encountered or adjacent and further, these habitat areas be perpetually conserved and protected (e.g. through recordation of a CE) to maintain effective movement corridors to sustain functional habitat for mountain lions.

2135-6368

CDFW recommends the Authority coordinate with the Santa Clara Valley Habitat Agency (SCVHA), California Department of Transportation (Caltrans), and CDFW in their effort in conducting a regional connectivity study of SR 152 wildlife crossing study (Pacheco Pass), to obtain roadkill data, inventoried culvert and bridges identified to be improved for connectivity and to ensure that these locations are not further impaired by the Project and correspond with improvements of crossing locations of the Project. This coordination would also help prevent conflicts with the implemented goals of the SCVHA Local Assistance Grant, which is a State funded grant.

2135-6369

"The guidelines and recommendations include the following features:"

- "Funnel fencing would be designed to benefit the greatest number of movement guilds feasible."

# Submission 2135 (Primavera Parker, California Department of Fish and Wildlife, June 9, 2021) - Continued

DocuSign Envelope ID: C26C53E0-80BF-4027-9F0D-F5AF64839AAA

DocuSign Envelope ID: C26C53E0-80BF-4027-9F0D-F5AF64839AAA

Serge Stanich  
California High Speed Rail Authority  
June 9, 2021  
Page 16

Serge Stanich  
California High Speed Rail Authority  
June 9, 2021  
Page 17

2135-6369

- "Wildlife crossing width and height would be maximized and length minimized to the extent feasible."
- "Consideration of habitat modification and/or habitat restoration at crossings to facilitate cover for crossing animals."

To the "extent feasible" and "consideration" are not requirements and therefore not enforceable measures. CDFW recommends that the specifics that pertain to establishing wildlife crossings for mountain lion be included in this measure. In addition to funnel fencing, the habitat modification and restoration should provide needed cover and strata for wildlife approaching the crossing and should include construction of wildlife trails to attract carnivores and deer to the crossing structures.

2135-6370

"Because land use and other factors could change prior to construction of the project, the Authority would work with agency and stakeholder partners—CDFW, USFWS, [National Marine Fisheries Service] NMFS, the [Santa Clara Valley Open Space Authority] SCVOSA, SCVHA, Peninsula Open Space Trust, and The Nature Conservancy—to validate and optimize wildlife crossing locations at the 75 to 90 percent design phase." It is unclear if validation of locations needs the "approval" from these stakeholder partners or if it simply a notification. It should also be noted the Grasslands Water District (GWD) is missing from the listed stakeholders and CDFW recommends including GWD to the list of stakeholders.

2135-6371

"The Authority would plan and prioritize species and wetland and natural community (e.g., sycamore alluvial wetland) mitigation land acquisition in coordination with the agencies and stakeholders listed above—at or near wildlife crossing entrances to minimize future development and maintain the natural and rural land cover types surrounding wildlife crossing entrances and exits." It is unclear when the plan and prioritization would take place and when mitigation land would be acquired to ensure the function of the wildlife crossings. CDFW recommends not deferring this mitigation action.

2135-6372

"Further, the Authority would prepare a Wildlife Crossing Design, Inspection, and Maintenance Plan. The Wildlife Crossing Design, Inspection, and Maintenance Plan would be developed in coordination with wildlife agencies—CDFW, USFWS, and NMFS—and local wildlife movement stakeholders (e.g., SCVOSA, SCVHA, Peninsula Open Space Trust, and The Nature Conservancy)." It is unclear how and when this would be prepared. CDFW recommends the Authority provide a plan that is enforceable and ensures that final approval come from the wildlife agencies.

2135-6373

## Comment 20: Section 3.7.8 BIO-MM#77b: Monitoring and Adaptive Management of Wildlife Crossings Page 25

This section states the following, "The Authority would develop a monitoring and adaptive management plan to monitor the effectiveness and use of crossing designs." It is unclear when this plan will be developed and who is responsible for implementing this plan.

2135-6374

"Including modifications to design features, if feasible, such as cover and substrate; use of new technologies to attract animals to the crossing; fencing; adjacent land management changes, if feasible; or other measures that may be determined to be feasible in the future. The monitoring and adaptive management plan would be developed in coordination with wildlife agency staff and local wildlife movement stakeholders such as the SCVHA, the SCVOSA, The Nature Conservancy, and the Peninsula Open Space Trust." It should be noted that this language is not enforceable, CDFW again recommends the Authority provide a plan that is approved by the wildlife agencies.

2135-6375

## Comment 21: Section 3.7.8 BIO-MM#80: Minimize Permanent Intermittent Noise, Visual, and Train Strike Impacts on Wildlife Movement

This section states the following, "To this purpose, the Authority would build opaque noise/visual barriers to cover or obscure some or all of the train, including the [Overhead Contact System] OCS, if feasible, at the following locations: In the GEA IBA near Volta, between Stations B4550+00 and B4630+00 (all alternatives)".

2135-6376

## Comment 22: Section 3.7.8 BIO-MM#81: Minimize Permanent Intermittent Impacts on Terrestrial Species Wildlife Movement

This section states, "These features include the following, which are specified in detail in the WCA (Authority 2020a: Appendix C). Jump out exit features that allow large mammals such as deer or mountain lion to exit the fenced right-of-way would be placed near at-grade road crossings in Coyote Valley at the following station numbers: B688, B691, B703, B730, B759, B761, B822, B823, B862, B863, B902, B935, B971, and B972." CDFW recommends the eastern and western Pacheco Pass areas include jump-outs as a requirement to facilitate movement for mountain lion and other large mammals. CDFW further recommends including and requiring jump out exit features for elk and deer in areas of Upper Cottonwood Wildlife Area and San Luis Reservoir Wildlife Area and jump outs for deer from Volta Wildlife Area through Mud Slough CE.

2135-6377

## Comment 23: Section 3.7.8 BIO-MM#87: Conduct Pre-Construction Surveys and Implement Avoidance and Minimization Measures for Mountain Lion Dens Pages 28-29

"Prior to any ground-disturbing activity, regardless of the time of year, the Project Biologist would conduct pre-construction surveys for known or potential mountain lion dens within suitable habitat located within the work area and within 1,970 feet of the work area, where access is permitted." It is unclear how areas not accessible to the Project would be surveyed and it is unclear what is considered suitable habitat components.

2135-6378

"The Project Biologist will use location-specific survey methods to identify known and potential dens. The survey method will consider topography, vegetation density, safety, and other factors. Surveys will be conducted by a qualified biologist (i.e., a biologist



# Submission 2135 (Primavera Parker, California Department of Fish and Wildlife, June 9, 2021) - Continued

DocuSign Envelope ID: C26C53E0-80BF-4027-9F0D-F5AF64839AAA

DocuSign Envelope ID: C26C53E0-80BF-4027-9F0D-F5AF64839AAA

Serge Stanich  
California High Speed Rail Authority  
June 9, 2021  
Page 18

Serge Stanich  
California High Speed Rail Authority  
June 9, 2021  
Page 19

2135-6378 | with demonstrated experience in mountain lion biology, identification, and survey techniques) and may involve the establishment of camera stations, scent stations, pedestrian surveys (looking for tracks, caches, etc.), the use of scent detection dogs, or other appropriate methods. Survey methods used will be designed to avoid the disturbance of known or potential dens to the extent feasible." CDFW is concerned with the overall practicability of this approach. It should be noted that dens can be very difficult to detect even for mountain lion experts. Another possible approach to be incorporated into detection surveys is camera station surveys.

2135-6379 | "If known, or potential, mountain lion dens are identified or observed during pre-construction surveys, mountain lion dens will be assumed to have kittens present until the Project Biologist can document that they are not present and/or that the den is not being used." CDFW recommends additional information be included in the measure on how dens will be checked to see that dens are no longer occupied without disturbing the adult female and kittens.

2135-6380 | "However, ground disturbance would be limited to those days between October 1 and January 31 within 1,970 feet of known or potential dens to the extent feasible." If it is not feasible to work within the proposed work window, CDFW recommends including another option to minimize and avoid impacts. Buffer establishment should be implemented every time a den is detected with kittens. If such a discovery is made, then project activities in the defined buffer area would need to halt for 2 months and a re-survey conducted to determine if the female has abandoned the den and relocated the kittens. Also recommended is immediate consultation with CDFW upon detection of an active den. Mountain lions will den throughout the year so a proposed work window may not be an effective minimization measure. CDFW recommends the reference to a work window to reduce impacts to mountain lions be removed from the document.

2135-6381 | **Comment 24: Section 3.7.8 BIO-MM#88: Provide Compensatory Mitigation for Impacts on Mountain Lion Habitat Page 29**

The Authority has proposed to provide compensatory mitigation for impacts to mountain lion breeding and foraging habitats. The RDEIR/SDEIS indicates that each alternative for the Project has approximately 2,597.4 to 2,851.5 acres of permanent impacts and 944.8 to 1,192.9 acres of temporary impacts to breeding and foraging and high and low priority foraging and dispersal habitats. CDFW believes the proposed ratios of 2:1 for permanent impacts on breeding/foraging habitat and high priority foraging and dispersal habitat; and 1:1 for low priority foraging and dispersal habitat do not sufficiently account for loss of habitat and is not well supported based on the RDEIR/SDEIS analysis of the impacts, which was a coarse level spatial modeling exercise. Overall, the analysis of direct, indirect, permanent, and temporal impacts appears to be underestimated, including the impact to loss of gene flow between subpopulations and impacts to ESUs due to the loss of connectivity. Therefore, it is unclear whether the proposed 2:1 mitigation to impacts ratio is sufficient to reduce impacts to less than significant levels.

2135-6382

**Comment 25: Section 3.7.8 BIO-MM#89: Minimize the Impacts of Operational Lighting on Wildlife Species Page 29**

This section and Appendix 3.7-E Noise Analysis on Terrestrial Species and Appendix 3.7-F Supplemental Light Analysis on Terrestrial Species states the following: "Outdoor lighting at operational facilities would be consistent with minimum OSHA requirements established by 29 C.F.R. Section 1926.56 when the facilities are in use." It should be noted that the OSHA requirements are for humans not wildlife.

2135-6383

"To the extent feasible, the Authority would minimize the duration of lighting at operational facilities by using methods other than lighting (e.g., remote monitoring systems) to ensure security of facilities during nighttime hours when they are not in use. Train headlights would use the minimum standard allowed by the FRA under 49 C.F.R. Section 229.125 (a single headlight of at least 200,000 candelas). It is unclear why Coyote Valley is the only area that this measure addresses ALAN (Artificial Light at Night) exposure impacts.

2135-6384

**Comment 26: Section 3.7.8 Table 3.7-3 Comparison of Project Alternative Impacts for Biological and Aquatic Resources (acres) Page 30**

Missing from Impact BIO# 26a, Impact BIO#32, Impact BIO#42, Impact BIO#43, are mountain lion ESU impacts of gene flow between the CC-N and CC-C.

2135-6385

**Comment 27: Section 3.7.9.6 Wildlife Movement Pages 36-37**

"With respect to mountain lion, the inclusion of dedicated crossings and viaducts in the project design are expected to facilitate the continued genetic flow between subpopulations; however, some uncertainty exists around this conclusion because the movement of mountain lions and thresholds for movement are not well understood. Consequently, impacts causing disruptions to genetic flow between subpopulations are possible." This statement infers no changes to project design and overcrossings and viaducts would be examined or put into place. There is a lack of analysis in the RDEIR/SDEIS regarding what a design change or low functioning design features would mean to the CC-N subpopulation.

2135-6386

**Comment 28: Section 3.7.10 CEQA Significance Conclusions Impact BIO#26a: Loss of Breeding, Foraging, and Dispersal Habitat for and Direct Mortality or Disturbance of Mountain Lion Page 42**

"BIO-MM#87 would minimize direct impacts on individual mountain lions during construction by identifying and avoiding occupied mountain lion dens within the project footprint. BIO-MM#88 identifies minimum compensatory mitigation requirements for mountain lion that would be included in the CMP developed under BIO-MM#10." CDFW is concerned MM#87 is not an effective and adequate methodology to detect mountain lion and dens due to the low likelihood of detection and MM#88 is not adequate



# Submission 2135 (Primavera Parker, California Department of Fish and Wildlife, June 9, 2021) - Continued

DocuSign Envelope ID: C26C53E0-80BF-4027-9F0D-F5AF64839AAA

DocuSign Envelope ID: C26C53E0-80BF-4027-9F0D-F5AF64839AAA

Serge Stanich  
California High Speed Rail Authority  
June 9, 2021  
Page 20

Serge Stanich  
California High Speed Rail Authority  
June 9, 2021  
Page 21

2135-6386

compensation and would not sufficiently offset impacts to breeding, foraging, dispersal, gene flow, and direct mortality likely as a result of the Project.

2135-6387

## **Comment 29: Section 3.19.6.6 Cumulative Impacts-Biological and Aquatic Resources-Wildlife Movement Page 2**

"The project would contribute to these gene flow issues, especially between the CC-C and CC-N subpopulations within the ESU. The Authority would implement mitigation that includes avoiding and minimizing temporary impacts on wildlife movement (BIO-MM#76), modifying project design to accommodate wildlife movement (BIO-MM#77a and BIO-MM#78), monitoring the success and providing adaptive management for crossings (BIO-MM#77b), and protecting land in the Santa Cruz to Gabilan Wildlife Linkage or the Soap Lake 10-year floodplain (BIO-MM#79)." It should be noted that the Pacheco Creek is not included in the area to which movement to allow gene flow is addressed and should be incorporated.

2135-6388

## **Comment 30: Section 3.19.6.6 Cumulative Impacts-Biological and Aquatic Resources-CEQA Conclusion Wildlife Movement Page 3**

"While mitigation measures are proposed to reduce these impacts, there would still be substantial interference with wildlife movement. The project specific impacts would combine with those related to construction of other planned projects such that there would be a new cumulative impact on wildlife movement. There is no additional feasible mitigation." If the mitigation measures cannot reduce impacts to less than significant for mountain lion, what will the Authority do to ensure impacts are minimized to the greatest extent feasible? CDFW recommends including a CEQA significance conclusion for impacts to the mountain lion ESUs and the corresponding genetic impacts.

2135-6389

## **Comment 31: APPENDIX 3.7-A: SPECIAL-STATUS SPECIES SUBJECT TO PROJECT IMPACTS-Table 2 Special-Status Wildlife Species Potentially Subject to Project Impacts Page 2**

CDFW recommends that the table include CC-N and CC-C populations of the mountain lion ESU.

2135-6390

## **Comment 32: APPENDIX 3.7-D: SUPPLEMENTAL SPECIES HABITAT MODEL DESCRIPTIONS-Mountain lion (*Puma concolor*); Candidate under the CESA (Southern California/Central Coast Evolutionarily Significant Unit) Pages 5-7**

"Breeding and Foraging Habitat —Potentially suitable breeding and foraging habitat in the regional study area meets the following criteria (Figure 3.7-D-2) and High-Priority Foraging and Dispersal Habitat—High-priority foraging and dispersal habitat in the regional study area meets the following criteria (Figure 3.7-D-2)." It is unclear how and by whom these criteria are set for high and low priorities. The current range referenced for modeling was Zeiner et al. 1990; this is not the most current literature reference. CDFW recommends referencing Dellinger et al. 2020.

2135-6391

## **Comment 33: APPENDIX 3.7-D: SUPPLEMENTAL SPECIES HABITAT MODEL DESCRIPTIONS-Mountain lion (*Puma concolor*); Candidate under the CESA (Southern California/Central Coast Evolutionarily Significant Unit) Figure 3.7-D-2 Coastal Mountain Lion Habitat Page 9**

Figure 3.7-D-2 is missing the CC-N and CC-C ESUs and does not depict areas of connectivity. CDFW has provided Attachment 1 for the Authority to reference mapping of the subpopulation locations.

2135-6392

## **Comment 34: APPENDIX 3.7-E: SUPPLEMENTAL NOISE ANALYSIS ON TERRESTRIAL WILDLIFE SPECIES-2 NOISE EXPOSURE IN THE STUDY AREA Page 3**

"It is assumed that a typical train would be 660 feet long and that approximately 176 trains would pass any given point in any given 24-hour period, with up to 148 trains between 7 a.m. and 10 p.m. and up to 28 trains between 10 p.m. and 7 a.m. A train moving past a given point would take 2.05 seconds to pass at a speed of 220 mph or 4.10 seconds at 110 mph; thus, maximum noise levels would be experienced for 5.8 minutes per day along parts of the alignment where trains were moving 220 mph or 11.6 minutes per day where trains were moving 110 mph". This statement indicates that there is an operating train 24 hours of the day and therefore that noise impacts are not intermittent. CDFW recommends conducting a revised analysis of non-intermittent noise and light impacts to wildlife be completed.

2135-6393

"Noise barriers protecting sensitive human receptors are predominantly located in urban areas, where they offer little benefit for wildlife." It is unclear if new receptors will be located and used for wildlife and if the noise barriers would reduce impacts to mountain lion movements in the areas. CDFW recommends further analysis.

2135-6394

## **Comment 35: APPENDIX 3.7-E: SUPPLEMENTAL NOISE ANALYSIS ON TERRESTRIAL WILDLIFE SPECIES-3 MAMMALIAN WILDLIFE RESPONSES TO NOISE Pages 8-9**

"...recent camera trapping efforts at bridges along SR 152 by Pathways for Wildlife (2020) found that within the twelve month monitoring period, multiple species including deer (*Odocoileus hemionus*), American badger (*Taxidea taxus*), coyote (*Canis latrans*), bobcat (*Lynx rufus*), gray fox (*Urocyon cinereoargenteus*), raccoon (*Procyon lotor*), striped skunk (*Mephitis mephitis*), and opossum (*Didelphis virginiana*) were recorded consistently traveling under each of the three bridges. Based on this evidence, it is clear that despite the presence of existing noise sources in the form of major highways, both common and sensitive wildlife do successfully use existing passage routes in the study area." It should be noted that this information reinforces the need for connectivity of wildlife crossings in this area for these species.

# Submission 2135 (Primavera Parker, California Department of Fish and Wildlife, June 9, 2021) - Continued

DocuSign Envelope ID: C26C53E0-80BF-4027-9F0D-F5AF64839AAA

Serge Stanich  
California High Speed Rail Authority  
June 9, 2021  
Page 22

DocuSign Envelope ID: C26C53E0-80BF-4027-9F0D-F5AF64839AAA

Serge Stanich  
California High Speed Rail Authority  
June 9, 2021  
Page 23

2135-6395

## **Comment 36: APPENDIX 3.7-E: SUPPLEMENTAL NOISE ANALYSIS ON TERRESTRIAL WILDLIFE SPECIES- 4.1 San Joaquin Kit Fox**

"Potential noise impacts on kit foxes were assessed by USFWS (2009) in its biological opinion for the Merced to Fresno Project Section of the HSR system. It determined that "noise disturbance from operation of the HST will not occur during nocturnal activities of San Joaquin kit fox in areas adjacent to the alignment from 12:00 a.m. through 6:00 a.m." and that "it is likely that San Joaquin kit fox will become quickly adapted to the increased noise disturbance generated by operation of the HST3." In summary, there would be a considerable potential for operational noise to affect foraging and alignment crossing by San Joaquin kit fox, and measures to minimize those effects are discussed below." It should be noted that citing biological opinion determination for a different regional segment is not an adequate comparison. The Merced to Fresno biological opinion did not account for 24-hour train operation. As a result, the referenced biological opinion is not applicable to the Project analyzed by the RDEIR/SDEIS.

2135-6396

## **Comment 37: APPENDIX 3.7-E: SUPPLEMENTAL NOISE ANALYSIS ON TERRESTRIAL WILDLIFE SPECIES- 4.3 Mountain Lion**

"There is a high potential that train noise would affect mountain lion foraging effectiveness and that it would add to the existing barriers represented by SR 152 in deterring mountain lions from crossing the valley through this area." These conclusions on noise should be applied to corridor movement for mountain lion.

2135-6397

## **Comment 38: APPENDIX 3.7-E: SUPPLEMENTAL NOISE ANALYSIS ON TERRESTRIAL WILDLIFE SPECIES- Figure 3 Proposed Noise Barrier near Upper Pacheco Creek Page 18**

CDFW is concerned that there are no proposed dedicated wildlife crossings for the Pacheco Creek area.

2135-6398

## **Comment 39: APPENDIX 3.7-E: SUPPLEMENTAL NOISE ANALYSIS ON TERRESTRIAL WILDLIFE SPECIES- Figure 4 Proposed Noise Barrier near California Aqueduct Page 19**

It should be noted that Figure 4 of the proposed noise barrier near the California Aqueduct illustrates the Project (the alignment being at grade, trenched, noise/light barrier, designated wildlife crossing) on property that is protected under a CE. CDFW is concerned over impacts occurring on a CE and recommends a specific analysis of these impacts.

2135-6399

## **Comment 40: APPENDIX 3.7-F: SUPPLEMENTAL ARTIFICIAL LIGHT ANALYSIS ON TERRESTRIAL WILDLIFE SPECIES Page 1**

Section 1.1 states, "BIO-MM#51: Nighttime light disturbance would be reduced in and adjacent to suitable habitat where known California condor roosting habitat occurs at Lover's Leap south of State Route 152. Nighttime lighting would be focused, shielded, and directed away from the nighttime roost site. The project biologist would be on site during nighttime light use to determine the lighting risk to condors and to implement lighting avoidance measures (e.g., lighting shields) if necessary." It is unclear what determines implementation of this measure, and aspects of the measure are not requirements and therefore not enforceable.

2135-6400

## **Comment 41: APPENDIX 3.7-F: SUPPLEMENTAL ARTIFICIAL LIGHT ANALYSIS ON TERRESTRIAL WILDLIFE SPECIES 1.4.5 Dusky-Footed Woodrat and Fresno Kangaroo Rat Page 10**

"In the Pacheco Pass Subsection, construction lighting would be limited to tunnel portals, and, in the Central Valley, construction lighting would be avoided." It is unclear if nighttime lighting would be prohibited during construction in the Pacheco Pass and Central Valley subsections. CDFW recommends analyzing impacts of construction lighting in these two subsections.

2135-6401

## **Comment 42: APPENDIX 3.7-F: SUPPLEMENTAL ARTIFICIAL LIGHT ANALYSIS ON TERRESTRIAL WILDLIFE SPECIES 1.5 Measures to Reduce Effects Page 12**

"The following additional measures are recommended to further reduce lighting impacts within the areas identified in Table 1." The measures proposed to reduce lighting impacts are recommendations and not requirements. CDFW recommends proposing measures that are feasible, measurable, and enforceable.

2135-6402

## **II. Editorial Comments and/or Suggestions**

**Wildlife Corridor Movement:** The RDEIR/SDEIS asserts, "Wildlife would be able to cross the alignment between at-grade segments where the HSR would be elevated on a viaduct or an underground tunnel." This statement assumes that the viaduct locations will remain in place; however, as with other HSR segments currently under construction, these viaduct locations could later be redesigned to be fenced at-grade and impermeable to wildlife. CDFW advises that a stronger design criterion should be developed and included into the RDEIR/SDEIS to ensure that areas of planned viaduct cannot later be changed to less permeable features by the Design-Build contractor.

2135-6403

As CDFW has discussed during early consultation and in previous comment letters to the Authority, the single biggest potential biological impact arising from construction of the HSR project is the impact on regional movements of wildlife and connections between habitats. The HSR has the potential to disrupt wildlife movement corridors that are already hindered with existing obstacles, create long stretches of impediments, and further narrow areas of low or compromised permeability, many of which are already

# Submission 2135 (Primavera Parker, California Department of Fish and Wildlife, June 9, 2021) - Continued

DocuSign Envelope ID: C26C53E0-80BF-4027-9F0D-F5AF64839AAA

DocuSign Envelope ID: C26C53E0-80BF-4027-9F0D-F5AF64839AAA

Serge Stanich  
California High Speed Rail Authority  
June 9, 2021  
Page 24

Serge Stanich  
California High Speed Rail Authority  
June 9, 2021  
Page 25

2135-6403

threatening the continued viability of several species. Construction of access-controlled rail lines may create additional barriers to the movement of wildlife, thereby cutting them off from important food, shelter, and breeding areas. Resulting isolation of subpopulations limits the exchange of genetic material and puts populations at risk of local extirpation through genetic and environmental factors. Barriers can prevent the re-colonization of suitable habitat following natural population expansions, ultimately putting the species at risk of extinction.

The construction and operation of the HSR will severely inhibit north-south as well as east-west wildlife movement along the San Jose to Merced segment. While the Authority suggests it will examine the feasibility of implementing a variety of wildlife passages to aid animal movement along both sides of the rail alignment, it is unclear where and at what intervals these will be placed. This is a concern, especially considering recent design changes in the Fresno to Bakersfield segment of the Project where originally designed elevated structures were changed to an at-grade design and elevated structures over waterways were significantly reduced in length, narrowing the available space for open wildlife passage.

2135-6404

In addition, CDFW is concerned that any changes in crossing design or location due to significant build changes with the alignment during the interim between environmental review and 80 to 90 percent (%) engineering, creates delays and impediments to ensuring functional permeability for all focal species. This could limit the ability of species such as SJKF, Tule elk, and mountain lion to move unhindered throughout their historic range. A recent 2021 master's thesis by California State University, Fresno student, Abigail Dziegiel, analyzed CDFW's 2015-2019 Tule elk tracking collar data and identified current home ranges within the Pacheco Pass area along SR 152. Work by James Thorne and others from the University of California, Davis, in 2002 and 2006, tracking data from mountain lion and Tule elk research, and work associated with the Santa Clara Habitat Conservation Plan (HCP)/Natural Community Conservation Plan (NCCP), have specifically identified 17 corridors in Santa Clara County of significant importance. Therefore, crossing locations and design are advised to be provided and fully disclosed in the CEQA document so that CDFW can analyze the potential effectiveness of maintaining these known wildlife corridors.

2135-6405

Elevated railways are critical in areas where the movement of wildlife is already reduced due to existing and/or proposed geographic transportation infrastructure and structural barriers such as those that exist in western Merced County near the intersections of SR 152, SR 33 and I-5.

Potential future design changes that could result in reduced wildlife permeability and increased wildlife impacts need to either be considered in the RDEIR/SDEIS, or somehow precluded from occurring at the construction phase. An elevated or below ground rail design could reduce the impacts that the HSR system would have on animal movement and migration, by allowing wildlife to pass unimpeded underneath or over the top of the entire length of the railway while providing access-controlled tracks. Elevated or below ground railways would be more effective in facilitating animal movement than

2135-6405

the proposed wildlife underpasses and overpasses, which are not always effective or have untested efficacy for most taxa. Because wildlife would be more likely to move underneath an elevated rail, or over a below ground rail, as opposed to using a tunnel or vegetated overpass, CDFW advises the at-grade embankment described in the RDEIR/SDEIS be thoroughly analyzed as a barrier to movement, gene flow, reproductive success, loss of colonization opportunities, and to discuss this in the context of frequency, design, and location of planned wildlife crossings.

2135-6406

CDFW recommends considering the following for design features for dedicated wildlife crossings: minimize lengths (entry to exit) of dedicated wildlife crossings for certain species guilds and/or incorporate designs (grates, shelving, terracing, etc.) that still allow light penetration, maximize heights of crossings or add bridges for larger species guilds, provide natural cover types to encourage use, incorporate bench designs to allow use of the crossings during flooding, and provide smaller animal escape within or adjacent to the dedicated wildlife crossings.

2135-6407

If wildlife passage structures will be used instead of elevated or below ground rail, CDFW continues to recommend that an extensive evaluation be conducted before final wildlife passage locations are selected to determine the appropriate and most effective locations and number and types of such wildlife passage structures. As was recommended in previous correspondence, methods to determine best locations of wildlife passage structures or avoidance should include things such as: 1) track station surveys; 2) ditch and canal crossing surveys; 3) monitoring trails with infrared or Trailmaster cameras; and 4) geographic information system (GIS) habitat modeling to identify likely wildlife travel corridors and anthropogenic barriers (such as highways, canals, reservoirs) at the landscape level. In addition, wildlife habitat passage structures, such as underpasses, overpasses, elevating or placing below grade the alignment and tunnels, may not be suitable for all species and locations and would need to be evaluated carefully. Dedicated wildlife crossing structures should ensure permeability, be evaluated on a species-specific basis, and be required to meet specific minimum dimensions for increased probability of wildlife utilizing these structures.

2135-6408

Specific care should be afforded to ensure that any wildlife crossing structure design incorporates generous openness and clear line of sight from entry to exit to maximize detection of the crossing by species at the time of encounter and to ensure use. Currently, the DEIR/EIS does not provide specific dimensions listed for the openness, what constitutes a "slight grade of approaches to prevent flooding", and the number of crossings that would ensure permeability for such a long linear feature. Without these specifics and other relevant assumptions, it is not possible to determine if the effectiveness of this mitigation measure will reduce the level of significance. CDFW recommends that wildlife crossing locations, configurations, and demonstrated efficacy for target species use (e.g., mountain lion, tule elk, SJKF, etc.) be a requirement of the final design.

2135-6409

Finally, the RDEIR/SDEIS does not analyze the impact of design elements, such as the IPBs and Access Restriction (AR) fencing, in terms of impacts to wildlife corridor movements and/or the reduction of effectiveness of wildlife crossings compounded by

# Submission 2135 (Primavera Parker, California Department of Fish and Wildlife, June 9, 2021) - Continued

DocuSign Envelope ID: C26C53E0-80BF-4027-9F0D-F5AF64839AAA

DocuSign Envelope ID: C26C53E0-80BF-4027-9F0D-F5AF64839AAA

Serge Stanich  
California High Speed Rail Authority  
June 9, 2021  
Page 26

Serge Stanich  
California High Speed Rail Authority  
June 9, 2021  
Page 27

2135-6409

the additional fencing infrastructure. The RDEIR/SDEIS includes information that the at-grade segments of the project would be entirely fenced or walled and thereby eliminate adverse interactions with wildlife, including direct strikes. While this may be true in some instances at the individual or localized level, the total length and linear nature of the project's fencing/walls, along with other projects in the area, may cause site-specific and cumulative impacts involving species habitat fragmentation and impediments to wildlife movement. CDFW agrees that inclusion of proper placement and design of the dedicated wildlife crossings will be a very important component of the environmental planning process for the Project. CDFW also agrees that wildlife movement areas (open connectivity) are also important for plant species.

It is paramount that the final appropriate and effective design features, dimensions, and locations for elevated rail, viaduct, tunnel, and wildlife crossings through Pacheco Pass and Central Valley remain as minimum criteria and not a design-build option to reduce dimensions or alter locations without approval from the wildlife agencies to ensure connectivity of gene flow for the mountain lion subpopulations (CC-C and CC-N).

2135-6410

## Use of Modeling for Impact Analysis

CDFW has previously expressed its concern with using coarse-level predictive models for the impact analysis without having site-specific surveys to supplement the modeling effort. We are concerned that the lack of current, site-specific information to accurately quantify the magnitude of impact to CESA-listed species may cause delays in the impact of the taking analyses necessary for CESA and issuance of an ITP. CDFW is also concerned how the modeled output is proposed to be used for areas where there are no occurrence data. As a reminder, CNDDDB captures voluntarily reported detections only; areas without records should not be treated as areas where species do not occur. Our primary concerns with using modeling without site-specific protocol surveys to assess and quantify impacts for purposes of CESA include the following:

- Modeling alone may not capture the full extent of species occurrences and habitat suitability due to data sources, timing of surveys, limited access to significant portions of the alignments, and the inherent accuracy issues associated with using regionally-based data to determine site-specific impacts without a reliable verification method (e.g., protocol surveys). Using predictive modeling only to evaluate species presence/absence and to quantify project-specific impacts (acreages) could miss marginal or atypical habitat usage, especially by highly mobile species, and impose a risk of unauthorized take. In addition, some areas not ranked as suitable have not been surveyed recently or have never been surveyed.

2135-6411

- Due to the stochasticity and cryptic nature of some species, it is very difficult to accurately "detect" species and determine mitigation requirements using modeling. Some species are unpredictable due to variables the modeling may not or cannot adequately capture, habitat requirements that are constantly evolving over time or space and/or have distributions that can be analyzed statistically but not be predicted precisely. For example, opportunistic species

2135-6411

can have dynamic ranges and use areas not ranked at all by the model based on its current parameters.

2135-6412

- As an estimation of reality, the current model includes a defined range of species and conditions (using the rules selected) based on a snapshot of time and may not accurately capture use by all species when impacts occur and/or translate down to the site-specific (e.g., footprint) level. Modeling alone can provide a statistically significant underrepresentation of habitats potentially occupied by State-listed species. For example, some listed plants may only occur at specific times of the year under certain conditions and only be adequately evaluated with protocol surveys within the project footprint at the appropriate time. Likewise, some State fully-protected bird species not known to nest or breed in the project area (e.g., white-tailed kite, peregrine falcon and bald eagle) could be transient to the area at certain times of the year.

2135-6413

It should be noted that the WCA is not an adequate analysis of the genetic landscape. The landscape connectivity/permeability vs. the genetic connectivity. Habitat quality landscape does not capture the movement through the Project for the CC-C subpopulation of mountain lions who breed and pass on genes to other subpopulations. The WCA (Appendix 3.7A of the RDEIR/SDEIS) modeling limitations pose issues and assumptions that are problematic in addressing the genetic permeability of mountain lion. Permeability Analysis Results for American badger, bobcat, mountain lion, deer, Tule elk, and bay checkerspot butterfly (*Euphydryas editha bayensis*) does not indicate changes in existing permeability to post-permeability once the Project is complete.

2135-6414

CDFW continues to emphasize that although the current modeling can be a helpful tool for the Authority's own preliminary evaluation, as well as for compensatory mitigation planning, it will not be a substitute for our analysis when it comes to CESA permitting. CDFW will need to conclude whether or not listed species will be impacted by the project. If predictive modeling is used in lieu of biological surveys by the Authority, CDFW's ITP related analysis we will need to err on the side of assuming presence in the Project footprint where suitable habitat is present.

2135-6415

## Department Owned and Managed Lands

To date, CDFW has not been provided a comprehensive analysis of impacts to CDFW-owned land and therefore cannot agree at this time with the Authority's assumption that a Section 4(f) is warranted. CDFW is advising the Authority to formulate other feasible alternatives that avoid these lands because CDFW cannot agree that a Section 4(f) is a reasonable supposition in planning the HSR alignment.

2135-6416

The Secretary of Transportation may approve a project requiring the use of publicly owned land of a wildlife and waterfowl refuge **only** if there is no prudent and feasible alternative to using that land; and the project includes **all** possible planning to minimize harm to the wildlife and waterfowl refuges from the use. "Use" includes substantial impacts to wildlife resources due to close proximity of a transportation project



## Submission 2135 (Primavera Parker, California Department of Fish and Wildlife, June 9, 2021) - Continued

DocuSign Envelope ID: C26C53E0-80BF-4027-9F0D-F5AF64839AAA

DocuSign Envelope ID: C26C53E0-80BF-4027-9F0D-F5AF64839AAA

Serge Stanich  
California High Speed Rail Authority  
June 9, 2021  
Page 28

Serge Stanich  
California High Speed Rail Authority  
June 9, 2021  
Page 29

2135-6416

(Department of Transportation Act 49 U.S.C. Section 303, formerly Section 4(f)). All four alternatives considered, and the Project alignment will have significant impacts to State owned wildlife areas.

CDFW Wildlife Areas are acquired for the protection and enhancement of habitat for a wide variety of species and are open to the public for wildlife viewing, hiking, hunting, fishing, and nature tours. The construction and operation of HSR within or near CDFW lands could severely limit the wildlife and public use values of these lands as well as alter the way these lands are managed by CDFW. Most Wildlife Areas depend on visitor fees for operation, maintenance and management. CDFW has concerns that the HSR may negatively impact the number of visitors to Wildlife Areas resulting in reduced revenues; thereby reducing or eliminating the future enhancement of public recreational opportunities and wildlife habitat provided by these areas. The consequence of this may prevent youth from future hunt participation on these CDFW owned lands and impact recruitment of youth into the sport of hunting impacting the CDFW Recruitment, Retention and Reactivation Action Plan initiative. There would be diminished funding to CDFW's Wildlife Program and the operating budget for CDFW during construction (up to a 5-year period or more) of the HSR Project and on-going fiscal impacts once the HSR Project is complete.

Specific CDFW-owned lands that are adjacent to, bisected by, or occur within 1 mile of the San Jose to Merced alignment include Cottonwood Creek Wildlife Area (Upper and Lower), San Luis Reservoir Wildlife Area, O'Neill Forebay Wildlife Area, Volta Wildlife Area, Los Banos Wildlife Area, Grasslands Wildlife Area, and Cañada de los Osos Ecological Reserve.

2135-6417

Another concern of CDFW is the Grassland Environmental Educational Center (GEEC). The GEEC is visited by local area school children for educational outreach and enrichment and in some cases is the only outdoors educational experience in their area. The annual average number of visitors are 6,317. The alignment alternatives are within 1,000 feet of the GEEC, thus the value and experience to its visitors will be impacted during construction and long-term operation and maintenance of the HSR. All four alternatives proposed in the DEIR/EIS will have the same impact to the GEEC; CDFW advises consideration of another alignment or alternative.

2135-6418

Moreover, this section lacks analysis of indirect impacts to conservation plans and CEs. The alignment will go through the Mud Slough CE (CDFW is grantee) and other CE lands purchased for conservation of SJKF and other special-status species by the State of California and other entities. The impacts to the perpetual conservation values set forth in CEs were not evaluated and analyzed. CDFW is concerned that the potential impacts of the HSR Project will impact the biological values, the continued management, and potentially violate the conditions of the Mud Slough CE. The CE has terms of conditions that preserve the natural character and maintain in perpetuity the habitat values set forth in the required site-specific management plan for waterfowl habitat value and/or waterfowl use. CDFW recommends this be analyzed and included in the RDEIR/SDEIS, including the legal mechanism that the Authority would utilize to

2135-6418

condemn or otherwise impact lands permanently conserved by the State of California. As indicated previously during early consultation, CDFW recommends that an alternative location for that portion of the Project alignment be identified to avoid impacts to permanently conserved lands and the associated legal implications.

**Federally Listed Species:** CDFW recommends consulting with the USFWS on potential impacts to federally listed species including, but not limited to, monarch butterfly. Take under the Federal Endangered Species Act (FESA) is more broadly defined than CESA; take under FESA also includes significant habitat modification or degradation that could result in death or injury to a listed species by interfering with essential behavioral patterns such as breeding, foraging, or nesting. Consultation with the USFWS in order to comply with FESA is advised well in advance of any ground-disturbing activities.

### ENVIRONMENTAL DATA

CEQA requires that information developed in environmental impact reports and negative declarations be incorporated into a database which may be used to make subsequent or supplemental environmental determinations (Pub. Resources Code, § 21003, subd. (e)). Accordingly, please report any special-status species and natural communities detected during Project surveys to CNDDDB. The CNDDDB field survey form can be found at: <https://www.wildlife.ca.gov/Data/CNDDDB/Submitting-Data>. The completed form can be mailed electronically to CNDDDB at the following email address: [CNDDDB@wildlife.ca.gov](mailto:CNDDDB@wildlife.ca.gov). The types of information reported to CNDDDB can be found at: <https://www.wildlife.ca.gov/Data/CNDDDB/Plants-and-Animals>.

### FILING FEES

If it is determined that the Project has the potential to impact biological resources, an assessment of filing fees will be necessary. Fees are payable upon filing of the Notice of Determination by the Lead Agency and serve to help defray the cost of environmental review by CDFW. Payment of the fee is required in order for the underlying project approval to be operative, vested, and final (Cal. Code Regs, tit. 14, § 753.5; Fish & G. Code, § 711.4; Pub. Resources Code, § 21089).

CDFW appreciates the opportunity to comment on the Project to assist the Authority in identifying and mitigating the Project's impacts on biological resources.



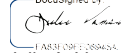
## Submission 2135 (Primavera Parker, California Department of Fish and Wildlife, June 9, 2021) - Continued

DocuSign Envelope ID: C26C53E0-80BF-4027-9F0D-F5AF64839AAA

Serge Stanich  
California High Speed Rail Authority  
June 9, 2021  
Page 30

More information on survey and monitoring protocols for sensitive species can be found at CDFW's website (<https://www.wildlife.ca.gov/Conservation/Survey-Protocols>). Please see the enclosed Mitigation Monitoring (MMRP) table which corresponds with recommended mitigation measures in this comment letter. If you have any questions, please contact Ms. Primavera Parker, Senior Environmental Scientist (Specialist), at the address provided on this letterhead, by telephone at (559) 320-6666, or by e-mail at [Primavera.Parker@wildlife.ca.gov](mailto:Primavera.Parker@wildlife.ca.gov).

Sincerely,

DocuSigned by:  


Julie A. Vance  
Regional Manager

Attachment 1- Mountain Lion ESU Subpopulation Mapping  
Attachment 2- MMRP

ec: See Page Thirty-One

DocuSign Envelope ID: C26C53E0-80BF-4027-9F0D-F5AF64839AAA

Serge Stanich  
California High Speed Rail Authority  
June 9, 2021  
Page 31

ec: **Office of Planning and Research**  
State Clearinghouse ([state.clearinghouse@opr.ca.gov](mailto:state.clearinghouse@opr.ca.gov))

**United States Fish and Wildlife Service**  
Justin Sloan ([Justin.Sloan@fws.gov](mailto:Justin.Sloan@fws.gov))  
Margaret Sepulveda ([Margaret.Sepulveda@fws.gov](mailto:Margaret.Sepulveda@fws.gov))

**State Water Resources Control Board**  
Jessica Nadolski ([Jessica.Nadolski@waterboards.ca.gov](mailto:Jessica.Nadolski@waterboards.ca.gov))

**United States Army Corps of Engineers**  
Zachary Fancher ([Zachary.J.Fancher@usace.army.mil](mailto:Zachary.J.Fancher@usace.army.mil))  
Zachary Simmons ([zachary.m.simmons@usace.army.mil](mailto:zachary.m.simmons@usace.army.mil))

**Central Valley Regional Water Quality Control Board**  
Matt Scroggins ([Matt.Scroggins@waterboards.ca.gov](mailto:Matt.Scroggins@waterboards.ca.gov))

**CDFW Region 4:** Ferranti, Stafford, Tomlinson, Allen, Parker  
**CDFW Region 3:** Craig Weightman, Brenda Blinn

## Submission 2135 (Primavera Parker, California Department of Fish and Wildlife, June 9, 2021) - Continued

DocuSign Envelope ID: C26C53E0-80BF-4027-9F0D-F5AF64839AAA

Serge Stanich  
California High Speed Rail Authority  
June 9, 2021  
Page 32

### REFERENCES

- Beir, P. 1995. Dispersal of Juvenile Cougars in Fragmented Habitat. *The Journal of Wildlife Management*. 59(2): 228-237.
- California Wildlife Habitat Relationships (CWHR) System were originally published in: Zeiner, D.C., W.F. Laudenslayer, Jr., K.E. Mayer, and M. White, eds. 1988-1990. *California's Wildlife*. Vol. I-III. California Depart. of Fish and Game, Sacramento, California. California Wildlife Habitat Relationships System California Department of Fish and Wildlife California Interagency Wildlife Task Group.
- California Department of Fish and Wildlife (CDFW). 2005. California Interagency Wildlife Task Group, *California Wildlife Habitat Relationships System. Life History Account*.
- CDFW. 2013. CDFW Departmental Bulletin. Human/Wildlife Interactions in California: Mountain Lion Depredation, Public Safety, and Animal Welfare. Available from: <https://nrm.dfg.ca.gov/FileHandler.ashx?DocumentID=68271&inline>
- CDFW. 2018. Protocols for Surveying and Evaluating Impacts to Special Status Native Plant Populations and Sensitive Natural Communities. California Department of Fish and Wildlife, March 2018.
- CDFW. 2020. Notice of Findings - Mountain Lion ESU declared a candidate species. Available from: <https://nrm.dfg.ca.gov/FileHandler.ashx?DocumentID=178623&inline>
- CDFW. 2021. Biogeographic Information and Observation System (BIOS). <https://www.wildlife.ca.gov/Data/BIOS>. Accessed April 27, 2021.
- California Native Plant Society (CNPS), Rare Plant Program. 2020. Inventory of Rare and Endangered Plants of California (online edition, v8-03 0.39). Website <http://www.rareplants.cnps.org>. Accessed April 27, 2021.
- Gustafson K.D., Gagne R.B, Vickers T.W, Seth P. D. Riley, Christopher C. Wilmers, Vernon C. Bleich, Becky M. Pierce, Marc Kenyon, Tracy L. Drazenovich, Jeff A. Sikich, Walter M. Boyce, Holly B. Ernest. 2018. Genetic source-sink dynamics among naturally structured and anthropogenically fragmented puma populations. *Conservation Genetics* (2019) 20:215–227. <https://doi.org/10.1007/s10592-018-1125-0>
- Dellinger J. A., K. D. Gustafson, D. J. Gammons, H. B. Ernest, S. G Torres. 2020. Minimum habitat thresholds required for conserving mountain lion genetic diversity. *Ecology and Evolution*. 10:10687–10696.

DocuSign Envelope ID: C26C53E0-80BF-4027-9F0D-F5AF64839AAA

Serge Stanich  
California High Speed Rail Authority  
June 9, 2021  
Page 33

- Dziegiel, Abigail S. 2020. Where the Tule Elk Roam: Home Range, Movement Barriers, and Wildlife Overcrossing Placements. Final Review Draft Master's Thesis, California State University, Fresno.
- Jepsen, S., D. F. Schweitzer, B. Young, N. Sears, M. Ormes, and S. H. Black. 2015. Conservation Status and Ecology of Monarchs in the United States. 36pp. NatureServe, Arlington, Virginia, and the Xerces Society for Invertebrate Conservation, Portland, Oregon.
- Monarch Joint Venture. [IMMP Activity2 2020.pdf \(monarchjointventure.org\)](#) Accessed May 2021.
- Pathways for Wildlife. 2020. SR 152 Pacheco Pass Permeability and Pacheco Creek Wildlife Connectivity Study Mountain Lion Report 2018-2020
- Pelton, E., Jepsen, C. Schultz, C. Fallon, and S.H. Black. 2016. State of the Monarch Butterfly Overwintering Sites in California. 40+vi pp. Portland, Oregon: The Xerces Society for Invertebrate Conservation. [www.xerces.org](http://www.xerces.org)
- Pierce, B. M., and V. C. Bleich. 2003. Mountain lion. Pages 744–757 in G. A. Feldhamer, B. C. Thompson, and J. A. Chapman, editors. *Wild Mammals of North America*. 2nd edition. The Johns Hopkins University Press, Baltimore, MD, USA.
- USFWS, 2020. Monarch (*Danaus plexippus*) Species Status Assessment Report. V2.1 96 pp + appendices.
- T. Winston Vickers. Mountain Lion Connectivity Study Report. June 30, 2014.
- Wang Y, Smith JA, Wilmers CC. 2017. Residential development alters behavior, movement, and energetics in an apex predator, the puma. *PLoS ONE* 12(10): e0184687. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0184687>
- Williams, D., 1986. Mammalian Species of Special Concern in California. California Department of Fish and Game, February 1986.
- Xerces Society for Invertebrate Conservation. <http://www.xerces.org/monarchs> Accessed April 2021
- Yap, T., Cummings, B., and J.P. Rose. 2019. A Petition to List the Southern California/Central Coast Evolutionarily Significant Unit (ESU) of Mountain Lions as Threatened under the California Endangered Species Act (CESA). Available from: <https://nrm.dfg.ca.gov/FileHandler.ashx?DocumentID=171208&inline>

DocuSign Envelope ID: C28C53E0-80BF-4027-9F0D-F5AF84839AAA

**CALIFORNIA DEPARTMENT OF FISH AND WILDLIFE  
RECOMMENDED MITIGATION MONITORING AND REPORTING PROGRAM  
(MMRP)**

SCH No.: 2009022083 (Revised DEIR/Supplemental DEIS)



**Mountain Lion Sustainability Model (MLSM)**

- Highways
- Mountain Lion Effects
- Control Road Control
- Control Road Points
- Urban

**Regional Connectivity Data (RCD) for the Colorado Plateau**

- Core Resource Control Valley (CRCV) Data
- Control Road Control Valley (CRCV) Data

**Terrestrial Connectivity: ADE (ADE2014)**

- Connectivity Matrix
- 4 - Impassable and Essential Corridors
- 4 - Conservation Planning (Landscape)

**Mountain Lion Sustainability Model (Summit) Value**

- High - 0.000014
- Low - 0

San Jose to Merced Project Section Final EIR/EIS

## Response to Submission 2135 (Primavera Parker, California Department of Fish and Wildlife, June 9, 2021)

### 2135-6332

The Authority appreciates the CDFW's comments on the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS. In subsequent individual comments, the CDFW provided specific suggestions regarding special-status species, other biological resources, and permitting considerations as well as recommended revisions to specific mitigation measures or additional mitigation measures to avoid, minimize, or mitigate effects. Each of the CDFW's specific comments are addressed in responses to their subsequent comments. With respect to the CDFW's comments regarding mitigation measures being enforceable and sufficient, the Authority's mitigation measures are effective and enforceable. Ultimately, the contract with the design-build contractor and the associated implementing manual would ensure common interpretation of the mitigation requirements so that they are fully and effectively implemented. Additionally, as noted in Table 2-18 of the Draft EIR/EIS, the Authority expects that numerous state and federal permits would also be required to construct the project. Each of these permits would also have implementation and reporting requirements, including requirements under a Section 2081 ITP and a Section 1600 et seq. Streambed Alteration Agreement with CDFW. Consequently, the Authority notes that there are multiple levels of enforcement and accountability related to the implementation of mitigation measures.

### 2135-6333

The CDFW summarizes the status of the genetic subpopulations of the mountain lion and asserts that the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS does not assess impacts to gene flow and subsequent population impacts resulting from the proposed project. The Authority disagrees and notes that Section 3.7.6.2, Biological Conditions, in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS summarizes the current subpopulations of the mountain lion potentially affected by the project, including effective population sizes and factors affecting the viability of those populations, such as genetic isolation from barriers to movement and high mortality rates. Consequently, because the project occurs at the boundary between the subpopulations and may introduce a significant barrier to movement of mountain lions, the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS discloses that a significant impact on mountain lions may occur as a result of the project. Impact BIO#43 in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS concludes that "impacts causing disruptions to genetic flow between subpopulations are possible and are considered potentially significant."

### 2135-6334

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-8: Impact on Wildlife Movement in the Western Pacheco Pass Region.

The commenter recommends revisions to include additional mitigation addressing genetic connectivity/wildlife movement. Standard Response SJM-Response-BIO-8 addresses this commenter's suggestions (as well as other commenters' suggestions for additional mitigation). With respect to the map provided by CDFW (identified as Attachment 1 to the comment letter), the Authority has reviewed and evaluated the information on the map, especially the mountain lion suitability model (summer), but also other information regarding vehicle strikes with mountain lions and other species. Based on our review, the Authority believes the mountain lion suitability model is substantially similar to the species model prepared specifically for the project. While different methods are used, the results (areas of suitable habitat for mountain lion) are substantially similar, and thus the methods used by the Authority are appropriate. With respect to the other information on the map (for example, vehicle strikes of mountain lion and other species), the Authority has reviewed that information as well and believes that it supports the overall mitigation strategy as outlined in the standard response.

## Response to Submission 2135 (Primavera Parker, California Department of Fish and Wildlife, June 9, 2021) - Continued

### 2135-6335

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-8: Impact on Wildlife Movement in the Western Pacheco Pass Region.

The CDFW summarizes and reiterates the issues surrounding movement between subpopulations and the genetic issues with the existing subpopulations. Please see response to submission SJM-2135, comment 6333, which describes how the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS includes information regarding the mountain lion subpopulations and the genetic issues with those populations. The Revised/Supplemental Draft EIR/EIS Impacts BIO#26a, BIO#42, and BIO#43 conclude that the project has the potential to impact mountain lions and their habitat, as well as temporarily disrupt the movement of mountain lions during construction, as noted by CDFW. Additionally, as noted in response to submission SJM-2135, comment 6333, the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS Impacts BIO#44, BIO#45, BIO#46, and BIO#47 conclude that the project has the potential to cause impacts on mountain lion during operations from a variety of mechanisms, including noise and lighting. In response to these impacts, the Authority has developed extensive mitigation to avoid, minimize, and mitigate impacts on mountain lion as well as overall wildlife movement. BIO-MM#77a would require the Authority to design wildlife crossings in coordination with local knowledgeable expert stakeholders in the region. BIO-MM#77b would require the Authority to monitor and adaptively manage the crossings to ensure they are functional for wildlife species of concern. BIO-MM#80 would minimize noise and visual impacts within the Pacheco Creek area by requiring the Authority to construct noise/visual barriers on a section of viaduct. BIO-MM#87 would minimize impacts on mountain lions during construction through the identification and avoidance of their dens. BIO-MM#88 would provide compensatory mitigation for the loss of mountain lion habitat from construction. BIO-MM#89 would minimize nighttime lighting impacts by requiring the use of the minimum amount of train headlighting allowed by the FRA. Lastly, regarding the commenter's notes regarding the facilitation of continued gene flow between mountain lion populations, the Authority developed additional mitigation included BIO-MM#79b in the Final EIR/EIS to address this concern.

Collectively, the Authority believes the mitigation provided in the Final EIR/EIS for potential construction and operational impacts on mountain lions is robust and supports the conclusions.

### 2135-6336

In this and subsequent comments, CDFW's comments focus on the procedures that would be used to identify suitable habitat, as well as measures that would be implemented to avoid, minimize, and mitigate impacts on mountain lion. The first suggested measure is a habitat assessment to assess potentially suitable habitat. Please refer to Section 3.7.5.3, Methods for Impact Analysis, of the Draft EIR/EIS for a description of the overall methods used to assess potentially suitable habitat for all special-status species. These methods include the development of a species habitat model (model parameters were provided in Appendix 3.7-D, Supplemental Species Habitat Model Descriptions, to the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS) developed in consideration of CDFW and other regulatory agency comments. Because the model includes all potentially suitable habitat, regardless of any site-specific factors, the Authority believes that the models likely overestimate the amount of occupied habitat that occurs within the project footprint. Mitigation Measure BIO-MM#87 requires pre-construction surveys for mountain lion in all suitable habitat. Because surveys would include all potentially suitable habitats, the measure would have the same effect as an assessment of suitable habitat, or better.



## Response to Submission 2135 (Primavera Parker, California Department of Fish and Wildlife, June 9, 2021) - Continued

### 2135-6337

The CDFW recommends that the Authority devise and implement a Mountain Lion Crossing Monitoring Plan. The Authority notes that BIO-MM#77b, Monitoring and Adaptive Management of Wildlife Crossings, already includes the elements recommended by CDFW for all wildlife species, not just mountain lion. The Authority also notes that the measure requires development of the plan “in coordination with wildlife agency staff and local wildlife movement stakeholders.” Consequently, the Authority believes that the mitigation measure already meets the recommendations made by CDFW.

The CDFW also provided additional recommendations related to BIO-MM#77a, Design Wildlife Crossings to Facilitate Wildlife Movement. Those recommendations include the establishment of specific criteria for monitoring the performance of the crossings (i.e., success criteria), as well as performance objectives and adaptive management and evaluation of the effectiveness of the crossings. The Authority notes that BIO-MM#77a already incorporates these components, and consequently believes that the mitigation measure already meets the overall recommendations made by CDFW.

With respect to CDFW’s suggestion that the monitoring plan’s goal would be to provide data to assist in designing crossings and inform placement for future HSR segments, the Authority agrees that information collected during monitoring will be useful for this purpose; however, this is not a goal of the monitoring itself and thus has not been included as part of the mitigation measure. Similarly, long-term monitoring for mountain lion, beyond determining the effectiveness of the crossings for mountain lions, is not a goal of the monitoring and has not been included as a part of the mitigation measure.

### 2135-6338

The Authority has evaluated CDFW’s suggestion of a 0.25-mile buffer along movement corridors such as drainages and riparian areas and has determined that this measure is not feasible for the Authority to implement. The project must cross over and adjacent to numerous drainages and riparian areas, and avoidance of these areas is not feasible based on the project’s engineering and design criteria. However, mitigation has been included to address these impacts, where appropriate. Please see Standard Response SJM-Response-BIO-8, which outlines the Authority’s evaluation of mitigation options. As noted in the response, the Authority has included BIO-MM#76b in the Final EIR/EIS, which establishes corridors for wildlife movement during construction. However, as noted above, the Authority evaluated whether a 0.25-mile buffer could be established at drainages and riparian areas and determined that this was infeasible because project construction must occur within that distance to those areas. Additionally, the Authority notes that the Final EIR/EIS also includes other wildlife movement enhancement measures in the region, as outlined under new measure BIO-MM#79b.

### 2135-6339

The CDFW recommends a mitigation measure prohibiting nighttime work in corridor areas. The Authority notes that BIO-MM#76 already requires the Authority to avoid conducting ground-disturbing activities within known wildlife movement routes during nighttime hours, to the extent feasible. The Authority acknowledges that nighttime work may be required in some instances, and thus BIO-MM#76 also requires a site-specific nighttime lighting plan, if nighttime work is necessary, to minimize impacts on corridor areas and adjacent lands.

### 2135-6340

The CDFW recommends a new mitigation measure prohibiting the use of rodenticides and second-generation anticoagulant rodenticides. The Authority notes that construction and operations and maintenance activities may require the use of pesticides in some instances; however, the use of pesticides would be conducted in accordance with state and federal guidelines. The Authority also notes that a moratorium on the use of second-generation anticoagulant rodenticides is currently in place, effective January 1, 2021, under the California Ecosystems Protection Act, until the California Department of Pesticide Regulation determines they will have no significant adverse effect on non-target wildlife.

## Response to Submission 2135 (Primavera Parker, California Department of Fish and Wildlife, June 9, 2021) - Continued

### **2135-6341**

The commenter requests that dedicated wildlife crossings should be a required design feature. The dedicated wildlife crossings in the project design are evaluated in the EIR/EIS as part of the proposed project and thus are required to be constructed. The crossings include dedicated crossings for a variety of focal species (including mountain lion and deer). However, the Authority also notes that the project is still early in the design phase and has therefore included mitigation to ensure the exact crossing locations and design specifics are completed with the project. BIO-MM#77a requires the Authority to include specific design features in the final design and to coordinate with CDFW and other local stakeholders to optimize the crossing locations and designs.

### **2135-6342**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-8: Impact on Wildlife Movement in the Western Pacheco Pass Region.

The CDFW recommends additional measures and considerations to ensure no net loss of suitable habitat for mountain lion, including wildlife corridor restoration or enhancement as potential mitigation strategies. The Authority has prepared a standard response that addresses commenter's suggestions for additional mitigation. The CDFW's remaining comments describe activities that CDFW notes would require an ITP under CESA, if take cannot be avoided. As noted in Table 2-18 of the Draft EIR/EIS, an ITP under Section 2081 of the California Fish and Game Code is expected to be required for the project, and the Authority has obtained take permits for other HSR project sections. The determination of which species and activities would be covered by the Section 2081 ITP would be made in coordination with CDFW at the time of the permit application.

### **2135-6343**

The commenter is concerned about the efficacy of mitigation measures BIO-MM#14 and BIO-MM#86. BIO-MM#14 would avoid disturbing occupied milkweed patches in temporary work areas; permanent habitat loss cannot be avoided but would be offset by BIO-MM#86. BIO-MM#86 would minimize the effect permanent habitat loss would have on the overall population by contributing to monarch conservation or restoration initiatives. Conservation or restoration actions can result in a net benefit to the species if the lost habitat is relatively degraded or of low quality and the conserved or restored habitat is of great value to the recovery of the species. Impact BIO#2b notes that the project would convert or destroy suitable habitat; create fugitive dust; and overall include activities that could directly or indirectly injure or kill larval or adult monarchs. The measures to minimize these effects are also described under Impact BIO#2b. Operational effects from herbicide application, train strike, and hydrological disruptions on host plants are discussed under Impact BIO#32. The measures to address those effects are also described in that location.

### **2135-6344**

The CDFW suggests a measure to conduct a habitat assessment to assess potentially suitable habitat for monarch butterfly. Please refer to Section 3.7.5.3, Methods for Impact Analysis, of the Draft EIR/EIS for a description of the overall methods used to assess potentially suitable habitat for all special-status species. These methods include the development of a species habitat model (model parameters were provided in Appendix 3.7-D, Supplemental Species Habitat Model Descriptions, to the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS) developed in consideration of CDFW and other regulatory agency comments. Because the model includes all potentially suitable habitat, regardless of any site-specific factors, the Authority believes that the models likely overestimate the amount of occupied habitat that occurs within the project footprint. Mitigation Measure BIO-MM#14 requires pre-construction surveys and avoidance for monarch butterfly in suitable habitat. Because surveys would include all potentially suitable habitats, the measure would have the same effect as an assessment of suitable habitat, or better.

## Response to Submission 2135 (Primavera Parker, California Department of Fish and Wildlife, June 9, 2021) - Continued

### 2135-6345

Please see response to submission SJM-2135, comment 6344. Mitigation Measure BIO-MM#14 already requires surveys to determine the presence of monarch butterflies as well as their host plants prior to construction. As CDFW is aware, there are currently no published protocols for monarch butterfly; however, the Authority notes that BIO-MM#14 would use a similar survey procedure to another listed butterfly in the region, the Bay checkerspot.

### 2135-6346

The CDFW recommends the avoidance of milkweed (host plants for the monarch butterfly) if ground-disturbing activities will occur during the overwintering period (identified by CDFW as October–February). The Authority refers the CDFW to the species model description in Appendix 3.7-D, Supplemental Species Habitat Model Descriptions, to the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS for information regarding the overwintering and migratory habitats and ecology for monarch butterflies. As summarized there, overwintering sites for monarch butterflies in California are located immediately adjacent to the Pacific Ocean (within approximately 1 mile of the ocean). No overwintering sites are located within the project site because the project area is much farther than 1 mile from the coast. Furthermore, native milkweed plants serve as habitat for the monarch butterfly only during the migratory season, and they are herbaceous perennials that die back to the ground at the end of each growing season. Consequently, a measure to avoid milkweed during the overwintering period is not necessary or appropriate. The CDFW also recommends avoiding the use of insecticides during construction and operations. The Authority notes that insecticides are not proposed for widespread use; however, some use of pesticides (insecticides or herbicides) may be required to maintain the HSR right-of-way. As required under BIO-MM#70, pesticide applications would be conducted by certified pesticide applicators in accordance with all requirements of the California Department of Pesticide Regulations. The CDFW also recommends consultation with CDFW and USFWS whenever a special-status species is detected within or in the vicinity of the project. The Authority does not believe it is feasible to consult with the CDFW and USFWS every time a special-status species is located. The Authority notes that there are numerous mitigation measures in the EIR/EIS that directly dictate the procedures to be taken if a special-status species is located within the project area. For example, and specific to monarch butterfly, BIO-MM#14 outlines the requirements to survey for and avoid monarch butterflies and their habitat (milkweed host plants) if located within impact areas. Lastly, the CDFW recommends additional measures for monarch butterfly focusing on restoring and enhancing habitat. The Authority notes that in response to this comment and other similar comments, BIO-MM#86 has been modified in the Final EIR/EIS to also provide for contributions to monarch conservation and/or restoration initiatives in the project region.

## Response to Submission 2135 (Primavera Parker, California Department of Fish and Wildlife, June 9, 2021) - Continued

### **2135-6347**

The citation noted by the commenter was not included in the WCA (Appendix C to Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS) but was added to the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS because it had relevance to the mountain lion analysis, which was revised to reflect the species becoming a candidate species under CESA. The introductory text to the list of references was revised to make clear that the reference is not from the WCA.

### **2135-6348**

As described in numerous other responses to comments, the Authority has described and has clearly articulated the importance of the CC-N and CC-C subpopulations and the gene flow between them in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS. Please see response to submission SJM-2135, comments 6333 and 6335 for the primary response to this topic.

### **2135-6349**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-8: Impact on Wildlife Movement in the Western Pacheco Pass Region.

Section 3.7.6.2, Biological Conditions, was revised in the Final EIR/EIS to include western Pacheco Pass as an important wildlife corridor. Appendix F of the WCA (Appendix C to Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS) shows a post-project impact for all species in the region of western Pacheco Pass. The Authority received numerous other comments regarding the facilitation of movement for mountain lion and other large species in the western portion of Pacheco Pass, as well as suggested mitigation measures. The Authority prepared a standard response that addresses those concerns.

### **2135-6350**

The CDFW recommends that the Authority describe how direct, indirect, permanent, and temporary impact acreages were calculated for each species. Section 3.7.5.3, Methods for Impact Analysis, of the Draft EIR/EIS describes the methods used to calculate impact acreages for direct construction impacts. A minor clarification was added to this section in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS to note that impacts on mountain lion and monarch were calculated using the same methods as used for all other special-status species. Additionally, as described in Section 3.7.5.3 of the Draft EIR/EIS, indirect construction impacts and direct intermittent/indirect intermittent operational impacts are described qualitatively because of the difficulty in quantifying indirect impacts, especially due to future or far-removed factors. The definitions for the different habitat types described in the species model are described in Appendix 3.7-D, Supplemental Species Habitat Model Descriptions, to the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS.

### **2135-6351**

The CDFW notes that it considers the primary impact on mountain lion to be potential impacts affecting gene flow between subpopulations. The Authority notes that Impact BIO#26 is focused on habitat impacts from construction, while Impacts BIO#42 through BIO#47 are focused on the potential impacts of the proposed project focused on wildlife movement. The statement in Impact BIO#26a quoted by CDFW has been revised and refocused to state "The primary habitat impact would be the loss or disturbance of breeding habitat, including the potential to kill cubs if they are present in the area at the time of construction." The Authority notes that the approach used in the EIR/EIS, focusing one impact discussion on impacts on habitat and an in-depth discussion of wildlife movement impacts in six different impacts, supports CDFW's suggestion that the potential impact on wildlife movement is the primary impact of the project on mountain lion. Lastly, regarding impacts on gene flow, please see responses to submission SJM-2135, comments 6333 and 6335 for more discussion regarding this topic.

## Response to Submission 2135 (Primavera Parker, California Department of Fish and Wildlife, June 9, 2021) - Continued

### **2135-6352**

The CDFW notes that the injury or killing of a mountain lion would require the acquisition of an ITP pursuant to Fish and Game Code Section 2081(b). As noted in Table 2-18 of the Draft EIR/EIS, an ITP under Section 2081 of the California Fish and Game Code is expected to be required for the project, and the Authority has obtained take permits for other HSR project sections. The determination of which species and activities would be covered by the Section 2081 ITP would be made in coordination with CDFW at the time of the permit application.

### **2135-6353**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-8: Impact on Wildlife Movement in the Western Pacheco Pass Region.

The Authority notes that the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS Impact BIO#42 does address the spatial and temporal disruption of mountain lion movement in the region.

The Authority has clarified further in the Final EIR/EIS that those spatial and temporal disruptions can also result in an overall disruption of gene flow between subpopulations.

### **2135-6354**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-8: Impact on Wildlife Movement in the Western Pacheco Pass Region.

The commenter is concerned about the sufficiency of the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS impact analysis and project design elements regarding wildlife movement in the Pacheco Reserve/Pacheco Creek area. As noted in the Standard Response SJM-Response-BIO-8, the Authority has adequately analyzed these issues.

### **2135-6355**

Table 2-14 in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS presents a summary of daily operations, including the number of daytime trains and the number of proposed nighttime trains. The number of nighttime trains proposed has not changed in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS. Timing for operation of revenue trains during nighttime hours has been clarified in Section 2, Table 2-14 of the Final EIR/EIS to note that no revenue trains would operate between midnight and 6am. The statement in Appendix 3.7-E, Supplemental Noise Analysis on Terrestrial Wildlife Species, of the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS regarding “24 hr operation of the train”, noted by the commenter, was just a way to summarize the number of trains that pass any given point in a particular day. 24-hour operation of the project is not proposed, as noted and clarified above. Regarding intermittent maintenance activities, Section 2.1.1.1 of the Draft EIR/EIS describes maintenance of the track and right of way and notes that trains for those maintenance activities would operate between midnight and 5am, however trips would be infrequent, passing over any given section of track once in the night. As noted by the commenter, the analysis in Appendix 3.7-E already considered this limited maintenance activity and found that it would not result in a substantial effect on wildlife movement, including the mountain lion.

### **2135-6356**

The CDFW recommends that the EIR/EIS include an analysis of visual obstructions to mountain lions and their prey base. Additional information regarding potential “visual obstructions” and their effects on mountain lions and their prey base has been added to the Final EIR/EIS as suggested by CDFW. The information does not change the findings or conclusions of the EIR/EIS.



## Response to Submission 2135 (Primavera Parker, California Department of Fish and Wildlife, June 9, 2021) - Continued

### 2135-6357

The CDFW asserts that BIO-IAMF#12, a design measure associated with minimizing impacts from lighting, is a recommendation and not a requirement. The Authority disagrees. IAMFs are design features that are part of the proposed project and as such are enforceable because they stipulate how the project will be implemented. BIO-IAMF#12 includes specific design standards that must be met. For example, BIO-IAMF#12 requires the Authority to avoid installing lighting under viaduct sections over riparian areas, and therefore the project design cannot contain lighting under a viaduct if it is located over a riparian area. Additionally, IAMFs are included in the Mitigation Monitoring and Enforcement Plan for the project and thus must be implemented. With respect to the analysis of lighting impacts on wildlife, Appendix 3.7-F, Supplemental Artificial Light Analysis on Terrestrial Wildlife Species, to the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS presents the analysis and sources used to complete the analysis. The CDFW has not suggested or provided additional sources to consider, and thus the Authority finds the existing analysis is sufficient.

### 2135-6358

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-8: Impact on Wildlife Movement in the Western Pacheco Pass Region.

The commenter requests clarification on how the project would affect wildlife movement and specifically how it may affect gene flow between CC-C and CC-N subpopulations of mountain lion. Standard Response SJM-Response-BIO-8 addresses the cumulative impacts and genetic connectivity impacts from the project and the mitigation approach included in the Final EIR/EIS. Regarding vehicle strikes, the Authority has reviewed the locations of known vehicle strikes and believes that this information further supports the mitigation approach being used by the Authority in the Final EIR/EIS—specifically, by addressing wildlife movement in the region through improvements that would reduce the potential for wildlife vehicle strikes (i.e., dedicated wildlife overcrossing and other improvements in the region). This information has been added to the Final EIR/EIS in Section 3.7.6.2, Biological Conditions. Please also note that the alignment is only fenced for at-grade or embankment sections and that wildlife can freely move underneath viaduct sections.

### 2135-6359

The CDFW recommends providing information on the placement of excavated spoil material from tunnels. Section 2.11.3.3, Tunnels, of the Draft EIR/EIS describes the quantity of tunnel spoils and how they would be used: "Tunnel spoils would be temporarily stockpiled at the tunnel portal and, depending on geotechnical properties, distributed along the alignment and reused for embankment fill or nonstructural fill."

### 2135-6360

As noted in BIO-MM#14, the Project Biologist would conduct the survey and thus would be responsible for determining if larval host plants are present and if the habitat is suitable. Additional description regarding how presence may be assumed has been added to the measure in the Final EIR/EIS.

Additionally, CDFW recommends the use of other conservation measures from the Xerces Society "BMPs for Pollinators in Rangelands." The Authority notes that BIO-MM#70 in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS already requires the use of this guidance in the Annual Vegetation Control Plan.

### 2135-6361

The CDFW recommends including additional guidance regarding monarch butterfly habitat management. The Authority notes that all the guidance documents cited by CDFW are already noted and required in BIO-MM#70. The guidance within those documents related to pollinator management would be included in the Annual Vegetation Control Plan required under BIO-MM#70. The CDFW also appears to assert that this measure is deferred and is not enforceable. The Authority strongly disagrees with this assertion. The measure clearly outlines the guidance that would be followed, and, as a mitigation measure, it would be required to be implemented and tracked by the Authority and its contractors during construction and operations.

## Response to Submission 2135 (Primavera Parker, California Department of Fish and Wildlife, June 9, 2021) - Continued

### 2135-6362

The CDFW recommends describing how and where alternative movement corridors would be created. As CDFW is aware, the HSR project's final designs are not yet available and thus the level of detail suggested by CDFW is also not available. However, the Authority has provided the crossing location at Fisher Creek and the nearby Tule Swale crossing as examples in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, of the Draft EIR/EIS to illustrate the way the measure would work. For example, for Alternative 4, the information on those crossings is located in Book 4A at approximate stationing B705+00. Additionally, the Authority notes that all crossings (temporary or permanent) would be designed to meet the requirements outlined in BIO-MM#77a (Design Wildlife Crossings to Facilitate Wildlife Movement).

### 2135-6363

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-8: Impact on Wildlife Movement in the Western Pacheco Pass Region.

Comment noted. The Revised/Supplemental Draft EIR/EIS and responses to numerous other comments provided by CDFW describe the impacts on mountain lion movement associated with the project. However, the Authority has also evaluated comments received on the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS and has evaluated and included additional mitigation where warranted and feasible in response to comments to reduce and offset effects on wildlife movement. As noted by CDFW, construction would be timed to minimize impacts on wildlife movement. As a further commitment to avoid and minimize this impact, the Authority has also included a new mitigation measure in the Final EIR/EIS, BIO-MM#76b, which includes the additional establishment and consideration of wildlife movement areas during construction within the western Pacheco Pass region, an area CDFW notes is critical for mountain lion movement. Consequently, the Authority finds that with careful construction timing and this additional mitigation measure, impacts on mountain lion can be mitigated to less than significant at the project level.

### 2135-6364

Comment noted. The analysis in Appendix 3.7-E, Supplemental Noise Analysis on Terrestrial Wildlife Species, of the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS is based on the best available information and the sources cited in the analysis. CDFW does not provide additional information or citations that could be used to complete additional analysis. Consequently, the Authority finds that the existing analysis is sufficient and based on the best available science.

### 2135-6365

The Authority notes that Mitigation Measure BIO-MM#76a in the Final EIR/EIS (BIO-MM#76 in the Draft EIR/EIS) is effective to minimize lighting impacts of construction on wildlife movement, because it includes provisions for the type, brightness, and directionality of lighting. However, for additional clarity for implementation, the Authority has revised BIO-MM#76a in the Final EIR/EIS to remove the language regarding feasibility. With respect to the use of vibratory pile driving methods near waterbodies for steelhead or giant garter snake, the Authority has removed the term "where feasible" from BIO-MM#76a in the Final EIR/EIS. Vibratory methods will be used.

### 2135-6366

The commenter asserts that wildlife-friendly fencing described under BIO-MM#76a is unclear and inquires whether mechanically stabilized earth (MSE) wall would also be required. The Authority notes that the mitigation measure does not require MSE wall, and it is not proposed for soil stabilization areas. The intent of the mitigation measure is to maintain soil stabilization areas as permeable for wildlife movement. The commenter appears to agree that the proposed fencing would be permeable. As noted previously, the HSR right-of-way immediately adjacent to the tracks would be fenced to exclude wildlife from entering. The permeable soil stabilization fencing would be located a significant distance from the HSR right-of-way fencing in most instances. Consequently, the Authority does not believe there is any conflict, and wildlife will be excluded from the HSR alignment.

## Response to Submission 2135 (Primavera Parker, California Department of Fish and Wildlife, June 9, 2021) - Continued

### 2135-6367

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-8: Impact on Wildlife Movement in the Western Pacheco Pass Region.

The CDFW asserts that the requirements of BIO-MM#77a are not enforceable design requirements for wildlife crossings. The Authority strongly disagrees with the assertion that BIO-MM#77a does not provide enforceable design requirements and notes that the measure provides a clear list of the design guidelines that would be included in wildlife crossings. The Authority notes that we have evaluated the mitigation approach for mountain lion and other wildlife movement as described in our standard response. Consequently, the Authority has modified and expanded the mitigation approach for wildlife movement as noted in the standard response. The CDFW also cites concerns with respect to lands adjacent to proposed wildlife crossing locations and recommends that crossing locations be conserved and protected. The Authority notes that BIO-MM#77a already includes measures to address this concern. This measure requires the Authority, in coordination with CDFW and wildlife movement stakeholders in the region, to optimize wildlife crossings. As noted in the measure, the adjustment of locations would be made to orient crossings most advantageously to protected and natural lands. Additionally, as noted in the measure, the Authority would plan and prioritize species and wetland and natural community mitigation land acquisitions at or near wildlife crossing entrances to facilitate the use of crossings. Collectively, the Authority believes that BIO-MM#77a already implements the suggestions made by CDFW.

### 2135-6368

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-8: Impact on Wildlife Movement in the Western Pacheco Pass Region.

The CDFW recommends coordination with the SCVHA, Caltrans, and CDFW regarding the regional connectivity of SR 152 wildlife crossing study. The Authority notes that we have been in close coordination with the SCVHA and Pathways for Wildlife for several years and most recently prior to and after the public release of the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS. The Authority also notes that we have evaluated the mitigation approach for mountain lion and other wildlife movement as described in our Standard Response SJM-Response-BIO-8. Consequently, the Authority has modified and expanded the mitigation approach for wildlife movement as noted in the standard response.

### 2135-6369

The Authority is committed to designing wildlife crossings based on the best available science and based on input from knowledgeable stakeholders in the region and has worked for several years to do so. As further evidence of our commitment, the Authority has modified BIO-MM#77a in the Final EIR/EIS to strengthen the measure by removing the text noted by CDFW as problematic. With respect to funnel fencing (i.e., directional fencing), we have also modified BIO-MM#77a to make the use of directional fencing more clear. Lastly, with respect to CDFW's suggestion to include the construction of wildlife trails, the Authority notes that the measure already requires "consideration of habitat modification and/or habitat restoration at crossings to facilitate cover for crossing animals." The Authority notes that this measure may include the construction of wildlife trails, if appropriate and feasible at specific locations.

## Response to Submission 2135 (Primavera Parker, California Department of Fish and Wildlife, June 9, 2021) - Continued

### 2135-6370

The commitment noted by CDFW is a commitment to work with the stakeholders to validate and optimize wildlife crossing locations. The term “work with” does not imply nor does it mean that the Authority would simply “notify” the stakeholders; instead, it is a commitment to continue the productive working relationship that has been in place for several years with these stakeholders. With respect to including GWD in the list of stakeholders, the Authority notes that the vast majority of wildlife movement concerns are located outside of the Grasslands Ecological Area because of significant commitments by the Authority to construct long sections of viaduct in that region, which would facilitate wildlife movement by design. Consequently, while we value the working relationship with GWD, the measure is focused on those stakeholders located where additional validation and optimization of crossings would be important.

### 2135-6371

As CDFW is aware, the process and timing for land acquisition is lengthy and requires input and approvals from several agencies, not to mention significant planning efforts. As noted in other responses, the final design of the project is not yet complete and therefore the exact location of wildlife crossings is not known. However, the measures noted by CDFW in BIO-MM#77a are not deferred because they are associated with specific timing requirements relative to construction of the project (i.e., “at the 75 to 90% design phase”), as well as performance standards for when, how much, and where mitigation must occur. The Authority will implement land acquisition as close to the 75% to 90% design phase as possible.

### 2135-6372

The commenter notes that final approval and timing of the wildlife crossing design, inspection, and maintenance plan is unclear and must come from the wildlife agencies. The timing of the plan is clear relative to the design phase of the project; it would be completed at the 75% to 90% design phase and in coordination with local wildlife stakeholders. The final approvals of the wildlife crossing design, inspection, and maintenance plan would be made by the Authority to ensure that the plan is consistent with all applicable design standards for the train and ensures the safety and security of passengers. However, the Authority notes that BIO-MM#77a requires the Authority to work with numerous knowledgeable partners to develop the plan, including CDFW.

### 2135-6373

The Authority has clarified the language in BIO-MM#77b in the Final EIR/EIS to specify that the monitoring plan would be prepared prior to construction. The Authority would be responsible for implementing the plan; however, monitoring and other components may be implemented under agreements with local wildlife stakeholders, if appropriate.

### 2135-6374

Please see response to submission SJM-2135, comment 6372, which describes the Authority’s requirements to consult with numerous knowledgeable entities in the region, including CDFW. With respect to the enforceability of BIO-MM#77b, the Authority disagrees with commenter’s assertions and further notes that the measure has been revised in the Final EIR/EIS to include specific success criteria to ensure that the monitoring and adaptive management plan will be effective in monitoring the performance of crossing designs. The Authority also notes that CDFW has regulatory authority under Section 2081 and Section 1600 et seq. of the California Fish and Game Code. The Authority has worked with CDFW to obtain these authorizations for other project sections and anticipates working with CDFW to obtain the required authorizations for the San Jose to Merced Project Section and therefore notes that CDFW also maintains the ability to enforce permit requirements.

### 2135-6375

The commenter quotes a specific section of the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS but does not make a specific comment on the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS.

### 2135-6376

The at-grade rail at the listed locations would be surrounded by an 8-foot fence. Based on publications by various transportation ecologists, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS, an 8-foot-tall fence would exclude deer, elk, and mountain lions. Since they would be excluded, they would not be able to access the rail, and jump outs would not be required to let animals out. Therefore, there is no need for jump outs in these regions.

## Response to Submission 2135 (Primavera Parker, California Department of Fish and Wildlife, June 9, 2021) - Continued

### **2135-6377**

Potentially suitable habitat was identified through the use of a species habitat model, as described in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS in Appendix 3.7-D, Supplemental Species Habitat Model Descriptions. The Authority anticipates having access to most areas near the project but acknowledges that not all areas may be accessible. As noted in BIO-MM#87, a variety of survey methods may be used, including methods that do not require direct access to an area (i.e., camera stations).

### **2135-6378**

The CDFW notes concerns with the practicability of conducting surveys for mountain lions and their dens. The Authority acknowledges that BIO-MM#87 may be challenging to implement, considering the elusive nature of the mountain lion. However, the Authority also finds that no other feasible measures or protocols exist to help to minimize potential impacts on mountain lion dens. CDFW also suggests the use of camera stations to help detect mountain lions. The Authority notes that BIO-MM#87 already notes that the use of camera stations would be a survey method considered.

### **2135-6379**

The CDFW recommends additional description of how mountain lion dens will be checked to see that dens are no longer occupied without disturbing the adult female and kittens. The Authority acknowledges that it will be challenging to determine whether dens are active but that there are no established protocols or methods for making the determination, and therefore a more specific description cannot be added to the measure at this time. The specific methods used would be determined by the Project Biologist, who may contact local experts as appropriate.

### **2135-6380**

The CDFW has misinterpreted the measure. A buffer of at least 1,970 feet would be implemented every time a den is detected with kittens. Halting all construction for 2 months is not feasible and therefore cannot be implemented. The Authority has reconsidered the work window text within BIO-MM#87, and, although intended to further minimize potential effects, we have removed it from the measure in the Final EIR/EIS as requested by CDFW.

### **2135-6381**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-8: Impact on Wildlife Movement in the Western Pacheco Pass Region.

Please also see the response to submission SJM-2134, comment 6245, which discusses mitigation ratios for mountain lions and the overall approach for mountain lion mitigation to maintain genetic connectivity in the region.

### **2135-6382**

Comment noted. The Authority notes that it is required to meet basic safety and security requirements for lighting under OSHA requirements.

### **2135-6383**

The CDFW states that it is unclear why mitigation to reduce the potential impacts from train headlights is limited to areas within Coyote Valley. Additional mitigation in the form of noise/visual barriers would be required in other locations, which will obscure and mask train headlight impacts. Mitigation Measure BIO-MM#80 outlines where those noise/visual barriers would be required. Consequently, minimizing headlights in locations outside of Coyote Valley would not be required.

### **2135-6384**

As noted in other responses to CDFW comments, the Authority acknowledges that the project may affect the gene flow between subpopulations of mountain lion, as discussed under individual impacts. Clarification has been added to the comparison summary table in the Final EIR/EIS to also note that potential impacts on gene flow may occur.

### **2135-6385**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-8: Impact on Wildlife Movement in the Western Pacheco Pass Region.



## Response to Submission 2135 (Primavera Parker, California Department of Fish and Wildlife, June 9, 2021) - Continued

### 2135-6386

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-8: Impact on Wildlife Movement in the Western Pacheco Pass Region.

Please see the response to submission SJM-2131, comment 6256, which discusses the approach and methodology for pre-construction surveys for mountain lion dens including the revisions to BIO-MM#87. The Authority finds that, although the survey measure may be difficult to implement, it represents the best chance of finding and protecting mountain lion dens during construction. See also Standard Response BIO-8 with respect to impacts on movement and gene flow.

### 2135-6387

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-8: Impact on Wildlife Movement in the Western Pacheco Pass Region.

Measures to ensure wildlife movement opportunities are maintained and improved in the Pacheco Creek area have been incorporated into the Final EIR/EIS. Please see Standard Response BIO-8 for a discussion of mitigation for temporary and permanent impacts to movement, including movement in the vicinity of Pacheco Creek Reserve.

### 2135-6388

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-8: Impact on Wildlife Movement in the Western Pacheco Pass Region.

### 2135-6389

Table 2 in Appendix 3.7-A, Special-Status Species Subject to Project Impacts, of the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS, appropriately refers to the entire mountain lion ESU, which by definition includes the CC-N and CC-C subpopulations.

### 2135-6390

The commenter notes that the habitat range and criteria are not clear and suggest an additional reference. The criteria for high- and low-priority habitats for the modeling is based on the literature referenced in Appendix 3.7-D, Supplemental Species Habitat Model Descriptions, of the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS. The Authority has reviewed the mapping and information cited by CDFW. The information in that more recent literature would not change the range of mountain lion modeled for the proposed project because the range is substantially similar to that already used in the analysis in Appendix 3.7-D.

### 2135-6391

The Authority reviewed the mapping and information provided by the CDFW; It does not change the range of mountain lion relative to the proposed project. Figure 3.7-D-2 has been revised in the Final EIR/EIS to depict the CC-N and CC-C ESUs. This revision does not change the findings or conclusions of the EIR/EIS because the CC-N and CC-C ESUs were fully described and considered in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS.

### 2135-6392

Please see response to submission SJM-2135, comment 6355, which clarifies operation of trains as well as intermittent maintenance trains. There are no non-intermittent noise or light impacts and therefore no additional analysis, as suggested by the commenter, is required.

### 2135-6393

BIO-MM#80 in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS identifies the locations of new noise barriers to reduce or eliminate noise effects on wildlife, including mountain lion, with specific stationing identified in Coyote Valley, upper Pacheco Creek, and at the crossing of the California Aqueduct. BIO-MM#80 requires the use of a noise barrier design with a minimum height of 17 feet and which can be demonstrated to reduce noise by a minimum of 10 dBA to reduce impacts. Further analysis is not necessary.

## Response to Submission 2135 (Primavera Parker, California Department of Fish and Wildlife, June 9, 2021) - Continued

### **2135-6394**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-8: Impact on Wildlife Movement in the Western Pacheco Pass Region.

### **2135-6395**

Please see Submission SJM-2135, comment 6355, which clarifies operation of trains as well as the number of intermittent maintenance trains. 24-hour train operation is not proposed. Consequently, the Authority finds the information from the biological opinion for the Merced to Fresno Project Section very relevant because it is a very similar project with similar potential impacts. 24-hour train operation is not proposed for this project section as stated in the comment; therefore, this project section does not differ significantly operationally from the Merced to Fresno Project Section.

### **2135-6396**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-8: Impact on Wildlife Movement in the Western Pacheco Pass Region.

The conclusions of the supplemental noise analysis on mountain lion were applied to the impact analysis and subsequent mitigation approach in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS. With respect to additional noise impacts, the Authority has included changes to BIO-MM#80 in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS, which require the Authority to construct additional noise barriers, including within the western Pacheco Pass area as noted by CDFW. Additionally, the Authority notes that we have reconsidered the mitigation approach based on comments received on the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS, as outlined in the standard response.

### **2135-6397**

BIO-MM#78 in the Draft EIR/EIS requires the establishment of dedicated wildlife crossings in the Pacheco Creek Area. This measure was not revised for the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS, and therefore, the text of that measure was not included in that document. However, it is still a mitigation measure identified for the project and is included in the Final EIR/EIS.

### **2135-6398**

The Authority notes that a small portion of the project footprint overlaps with a conservation easement near the California Aqueduct named the Sequoia Riverlands Trust Conservation Easement. The Final EIR/EIS, Impact BIO#51, Table 3.7-22, includes additional information and clarification regarding the potential impacts on the conservation easement in this area. This additional information does not change the conclusions of the impact analysis or the mitigation measures related to impacts on conservation easements.

### **2135-6399**

As stated in the language of BIO-MM#51, the measure is implemented “in and adjacent to suitable habitat where known California condor roosting habitat occurs at Lover’s Leap south of State Route 152.” As with all mitigation measures identified for the project, all provisions listed within the measure are required, and the Authority would include all mitigation measures within its Mitigation Monitoring and Enforcement Plan as requirements within design-build contracts.

### **2135-6400**

Construction lighting would be limited to tunnel portals in the Pacheco Pass area and would be avoided in the Central Valley, as described in Appendix 3.7-F, Supplemental Artificial Light Analysis on Terrestrial Wildlife Species, of the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS. The analysis takes into account these restrictions on construction lighting. Please see Chapter 2, Alternatives, in the Final EIR/EIS for more information regarding nighttime lighting use during construction.

### **2135-6401**

Please refer to Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS, Section 3.7.9 Mitigation Measures, for the full description of the applicable mitigation measures, including BIO-MM#15, BIO-MM#51, BIO-MM#76, and BIO-MM#77a addressing ALAN. The applicable mitigation measures are not described in Appendix 3.7-F, Supplemental Artificial Light Analysis on Terrestrial Wildlife Species, of the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS, which includes only the additional supplemental analysis of ALAN impacts.

## Response to Submission 2135 (Primavera Parker, California Department of Fish and Wildlife, June 9, 2021) - Continued

**2135-6402**

Please see response to submission SJM-2070, comment 1677 on the Draft EIR/EIS.

**2135-6403**

Please see response to submission SJM-2070, comment 1678 on the Draft EIR/EIS.

**2135-6404**

Please see response to submission SJM-2070, comment 1679 on the Draft EIR/EIS.

**2135-6405**

Please see responses to submission SJM-2070, comments 1680 and 1681 on the Draft EIR/EIS.

**2135-6406**

Please see response to submission SJM-2070, comment 1682 on the Draft EIR/EIS.

**2135-6407**

Please see response to submission SJM-2070, comment 1683 on the Draft EIR/EIS.

**2135-6408**

Please see response to submission SJM-2070, comment 1685 from the Draft EIR/EIS.

**2135-6409**

Please see response to submission SJM-2070, comment 1685 from the Draft EIR/EIS, which addresses CDFW's assertions regarding IPBs and access-restriction fencing.

**2135-6410**

Please see response to submission SJM-2070, comment 1687 on the Draft EIR/EIS regarding the Authority's approach to using predictive modeling.

**2135-6411**

Please see response to submission SJM-2070, comment 1687 from the Draft EIR/EIS.

**2135-6412**

Please see response to submission SJM-2070, comment 1687 from the Draft EIR/EIS.

**2135-6413**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-8: Impact on Wildlife Movement in the Western Pacheco Pass Region.

The WCA analyzed wildlife movement for different movement guilds (including aerial fauna such as the Bay checkerspot). While genetic connectivity was not specifically addressed in the WCA, the importance of genetic connectivity was discussed and addressed in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS. The Final EIR/EIS addresses this issue further through additional mitigation. Lastly, the Authority disagrees that the WCA does not indicate post-project permeability for the different wildlife movement guilds/species representatives. In fact, the WCA does indicate changes in existing permeability from the current condition to the proposed project with mitigation (dedicated wildlife crossings).

**2135-6414**

Please see response to submission SJM-2070, comment 1687 from the Draft EIR/EIS regarding the Authority's approach to using predictive modeling.

## Response to Submission 2135 (Primavera Parker, California Department of Fish and Wildlife, June 9, 2021) - Continued

### **2135-6415**

The comment asserts that to date CDFW has not been provided a comprehensive analysis of impacts on CDFW's properties under Section 4(f). Please refer to Table 4-3 in Section 4.5.1, Parks, Recreation, and Wildlife and Waterfowl Refuges, of the Final EIR/EIS for the CDFW-owned properties that are included in this analysis. In addition, please see Sections 4.6.1.30, Cottonwood Creek Wildlife Area (Resource #45), 4.6.1.31, Volta Wildlife Area Use Assessment (Resource #48), 4.6.1.32, Los Banos Wildlife Area Use Assessment (Resource #49), in the Final EIR/EIS for the Section 4(f) use assessments. These use assessments fully evaluate the potential effects on Cottonwood Creek Wildlife Area, Volta Wildlife Area, and Los Banos Wildlife Area by examining the potential for permanent use, temporary occupancy, and constructive use. Conclusions for these resources are no use, no constructive use, and no constructive use, respectively. Because no permanent use or TCE would be required and no changes in access would occur, the San Luis Reservoir Recreation Area was not included in the Section 4(f) use assessment in the Final EIR/EIS.

### **2135-6416**

As indicated in response to submission SJM-2070, comment 1689 on the Draft EIR/EIS, the public use values of CDFW lands are addressed in Impact PK#1, Temporary Changes from Noise, Vibration, and Construction Emissions on Use and User Experience of Parks, Recreational Facilities, and Open Space Resources, and Impact PK#5, Permanent Visual Changes That Could Create a Perceived Barrier to Access or Continued Use of Parks, Recreation, and Open Space Resources, in Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space. The analysis concludes that the impacts on these resources would be less than significant under CEQA. Economic effects are not a consideration under Section 4(f) and are not discussed in Chapter 4, Section 4(f)/6(f) Evaluation, of the Final EIR/EIS; however, economic effects are discussed in Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS. As indicated in Section 3.15, of the EIR/EIS, some aspects of the project would diminish the user experience but would not preclude visitors from going to the referenced areas. As such, the analysis does not address diminished funding related to reduced visitor numbers.

### **2135-6417**

The Grassland Environmental Education Center and Van Atta Interpretative Marsh Trail were added to Section 3.15.5, Affected Environment, of the Final EIR/EIS as features within Los Banos Wildlife Area. Impacts on Los Banos Wildlife Area are identified in Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space, in the Final EIR/EIS. The addition of this information in the Final EIR/EIS does not change the CEQA conclusion for Impact PK#7, which is less than significant after implementation of mitigation measures NV-MM#3: Implement Proposed California High-Speed Rail Project Noise Mitigation Guidelines, NV-MM#4: Support Potential Implementation of Quiet Zones by Local Jurisdictions, NV-MM#8: Project Vibration Mitigation Measures, and BIO-MM#80: Minimize Permanent Intermittent Noise, Visual, and Train Strike Impacts on Wildlife Movement. With regard to the Section 4(f) conclusion for Los Banos Wildlife Area, a no constructive use determination was identified for Los Banos Wildlife Area. Section 4(f) requires the selection of an alternative that avoids the use of Section 4(f) properties if that alternative is deemed feasible and prudent. Although the project alternatives analysis process considered multiple criteria, the screening emphasized the project objective to maximize the use of existing transportation corridors and available rights-of-way to the extent feasible; the result of this effort was the carrying forward of the north-south alignment alternatives that follow the existing Caltrain and UPRR rail corridor. The project alternatives evaluation process resulted in the conclusion that, in accordance with 49 U.S.C. Section 303(c), there was no feasible and prudent HSR alternative within the study area.

With regard to the CEQA analysis of alternatives, a reasonable range of feasible alternatives was analyzed in the Draft EIR/EIS, including options for the San Joaquin Valley Subsection portion of the alignment. Factors taken into consideration included aquatic resources, wildlife, and state park resources. As identified in Table 2-3 in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS, options to go around the GEA (i.e., GEA North/Merced and South of GEA) were withdrawn. Several vertical design options were also considered by the Authority for the San Joaquin Valley Subsection during preliminary engineering.

## Response to Submission 2135 (Primavera Parker, California Department of Fish and Wildlife, June 9, 2021) - Continued

### 2135-6418

The commenter asserts that the analysis of impacts on conservation plans and conservation easements is incomplete. The Authority recognizes the perpetual conservation values established by these properties and has included mitigation in the Draft and Final EIR/EIS acknowledging these factors. BIO-MM#84b requires the Authority to replace the permanent loss of these areas “commensurate with the land cover type and ecological function of the lands lost.” The Authority also recognizes that the ecological functions that are lost or impacted will vary by the individual conservation easement. Consequently, under BIO-MM#84b, the Authority is also required to consult with affected organizations, including agencies of the State of California, to select appropriate replacement lands. See also response to submission SJM-2125, comment 6276, which addresses the alternatives analysis in the San Joaquin Valley Subsection, including Mud Slough.



## Submission 2136 (J.P. Martinho, Department of California Highway Patrol, June 10, 2021)

**San Jose - Merced - RECORD #2136 DETAIL**

Status	Unread
Record Date	6/13/2021
Submission Date	6/10/2021
Interest As	State Agency
First Name	J P.
Last Name	Martinho
Attachments	2009022083_CHP Comment.pdf (278 kb)

State of California—Transportation Agency

GAVIN NEWSOM, Governor

**DEPARTMENT OF CALIFORNIA HIGHWAY PATROL**

706 West Pacheco Boulevard  
 Los Banos, CA 93835  
 (209) 826-3811  
 (800) 735-2929 (T/T/TTY)  
 (800) 735-2922 (Voice)



May 10, 2021

File No.: 461.15230

State Clearinghouse  
 1400 Tenth Street, Room 121  
 Sacramento, CA 95814

Regarding SCH #2009022083

2136-6240

The Los Banos Area of the California Highway Patrol received the "Notice of Completion & Environmental Document" for the California High-Speed Rail Project: San Jose to Merced Project Section for the State Clearinghouse, SCH #2009022083. After review, there are concerns with the potential impact this project could have on traffic congestion.

The concerns relate to the construction section in Merced County, involving Interstate 5, State Route 33, McCabe Road, and Henry Miller Road. These roads will potentially have construction and roadway improvements at several intersections and throughout the roadways themselves. These potential construction and roadway improvements could cause traffic congestion, increased travel times, heavy truck traffic, and response times to calls for service. This project could have a negative impact on our operations due to the increased traffic congestion and construction, which could necessitate the need for additional traffic control measures to mitigate the potential increase in traffic hazards and collisions.

If you have any questions regarding these concerns, please contact me at (209)826-3811.

Sincerely,

J. P. MARTINHO, Lieutenant  
 Commander  
 Los Banos Area

cc: Central Division

Safety, Service, and Security



An Internationally Accredited Agency

## Response to Submission 2136 (J.P. Martinho, Department of California Highway Patrol, June 10, 2021)

### 2136-6240

The comment notes that construction activities, both roadway modifications and construction vehicles, could negatively affect traffic congestion and California Highway Patrol response times on roadways in Merced County, particularly Interstate 5, State Route 33, McCabe Road, and Henry Miller Road. Please refer to Impact S&S#1 Temporary Impacts on Emergency Access and Response Times from Temporary Roadway and Highway Closures, Relocations, and Modifications and Impact S&S#2 Temporary Impacts on Emergency Access and Response Times from Construction Vehicles of the Draft EIR/EIS for a discussion of the project's temporary impacts during construction on emergency vehicle response times. Within Merced County, these impacts were found to be less than significant as the project incorporates features that would minimize delays and inadequate response times through coordination with local jurisdictions and procedures for implementing or maintaining emergency vehicle access during construction. The project also incorporates features that include effective measures to control and manage construction vehicle traffic through implementation of construction plans, standard construction practices, designated construction truck routes, and restrictions on construction hours. Please refer to Final EIR/EIS Appendix 2-E for a description of the IAMFs that have been incorporated into project design and have been analyzed as part of the project alternatives. These include SS-IAMF#1: Construction Safety Transportation Management Plan, TR-IAMF#1: Protection of Public Roadways during Construction, TR-IAMF#2: Construction Transportation Plan, TR-IAMF#6: Restriction on Construction Hours, and TR-IAMF#7: Construction Truck Routes.

Please refer to Impact TR#1 Temporary Congestion/Delay Consequences on Major Roadways, Freeways, and Intersections from Temporary Road Closures, Relocations, and Modifications and Impact TR#2 Temporary Congestion/Delay Consequences on Major Roadways, Freeways, and Intersections from Construction Vehicles of the Final EIR/EIS for a discussion of the project's temporary impacts during construction on automobile delay. These impacts were found to be less than significant under CEQA as increases in automobile delay are not considered to be significant environmental effects. As described above, the project incorporates features that include actions to control and manage construction vehicle traffic through implementation of traffic control plans for each affected location prior to beginning construction activities, which would include efforts to minimize effects on major roadways from construction vehicle traffic through signage to alert drivers, traffic control methods, construction traffic routes, and

### 2136-6240

alternative access and detour provisions. In addition, construction worker trips and material deliveries would be limited to off-peak hours for roadway and freeway traffic.

## 23 ELECTED OFFICIAL COMMENTS

## Submission 1380 (Enrique Navarro-Donnellan, Office of Councilmember John Khamis, City of San Jose, May 27, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1380 DETAIL

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 6/16/2020  
**Submission Date :** 5/27/2020  
**Interest As :** Local Elected  
**First Name :** Enrique  
**Last Name :** Navarro-Donnellan

#### Stakeholder Comments/Issues :

MR. NAVARRO-DONNELLAN: Hi. My name is Enrique Navarro-Donnellan. Just work as a council assistant there at City of San Jose.

I just wanted to make sure that I -- that I understood this right. So it's just comment, right? So if we just have like a quick clarifying question on the EIR, that this wouldn't be the place to ask it?

MR. GOLDMAN: Yeah. I'm afraid we're not responding to questions today.

MR. NAVARRO-DONNELLAN: Ah, okay.

MR. GOLDMAN: So anything that you wish to share could be by comment and then we can point you to some resources here so that you can have questions answered.

1380-154

MR. NAVARRO-DONNELLAN: Oh, okay. Well, then, just on that note, I just wanted to say we had a constituent who e-mailed our office. I'm with the office of Councilman Johnny Khamis. A constituent e-mailed us asking about the about the alignment. Basically I understand that the High-Speed Rail is going to kind of follow the Union Pacific alignment of their Monterey Corridor in San Jose. So it would be intersections of Branham and Chynoweth and Skyway. They just wanted to request, you know, that there be some kind of a grade separation.

And so I'm basically just communicating a comment on some constituent's behalf. If you're -- our crew represents the interests of a lot of -- a lot of other residents in the area who at a future point in time when this comes to fruition may exhibit some concerns about an increase in traffic or an increase an environmental concerns and safety concerns in that if the rail maintains its current at grade alignment without any kind of grade alterations at this particular existing intersection.

So that's just all I wanted to say. I report to seeing any kind of responses that may be published on that front in the future.

Thank you.

MR. GOLDMAN: Thank you, Enrique. And before you go, just -- we didn't get your -- if you could just repeat your first and last name and spell them, please, so that we can add that to the record that the court reporter can put that down.

MR. NAVARRO-DONNELLAN: Sure. Enrique Navarro-Donnellan. So first name Enrique, E-N-R-I-Q-U-E,

kind of like Enrique Iglesias. And then Navarro, hyphen, Donnellan, which is a handful. Letter N as in Nick, -A as in apple, -V as in Victor, -A as in apple, -R as in rabbit, -R as in rabbit, -O as in octopus, hyphen Donnellan, D as in dog, -O as I orange, -N as in Nick, -N as in Nick, -E as in Eric, -L as in Louis, -L as in Louis, again, -A as in apple, -N as in Nick.

MR. GOLDMAN: Thank you very much.

MR. NAVARRO-DONNELLAN: Office of Councilmember John Khamis.

MR. GOLDMAN: Enrique, I think it was just a request to spell the councilmember's last name.

MR. NAVARRO-DONNELLAN: Oh, oh, Khamis, K-H-A-M-I-S.

MR. GOLDMAN: Thank you very much for your comment.

MR. NAVARRO-DONNELLAN: All right. Thank you. Bye-bye.

## Response to Submission 1380 (Enrique Navarro-Donnellan, Office of Councilmember John Khamis, City of San Jose, May 27, 2020)

### 1380-154

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The comment noted safety concerns about at-grade crossings at Branham, Chynoweth, and Skyway in San Jose. Please refer to Figure 2-48 in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS for information about these intersections. Alternative 4 includes the placement of four-quadrant gates at these three intersections. Please refer to Section 2.4.6, At-Grade Crossings, of the Draft EIR/EIS for a description of these at-grade crossings. Please refer to Section 3.11.6.3, Community Safety and Security, for information about safety at at-grade crossings.



## Submission 1426 (Zoe Lofgren, U.S. Congress, June 21, 2020)

COMMITTEE ON THE JUDICIARY  
 \*RANKING MEMBER-SUBCOMMITTEE ON  
 IMMIGRATION AND BORDER SECURITY  
 \*SUBCOMMITTEE ON COURTS, INTELLECTUAL  
 PROPERTY AND THE INTERNET

COMMITTEE ON SCIENCE, SPACE AND TECHNOLOGY  
 \*SUBCOMMITTEE ON SPACE  
 \*SUBCOMMITTEE ON ENERGY

COMMITTEE ON HOUSE ADMINISTRATION  
 \*JOINT COMMITTEE ON THE LIBRARY

**Congress of the United States**  
**House of Representatives**  
**Washington, DC 20515**

**ZOE LOFGREN**  
 19TH DISTRICT, CALIFORNIA

CHAIR, CALIFORNIA DEMOCRATIC CONGRESSIONAL DELEGATION  
 CO-CHAIR, CONGRESSIONAL CAUCUS ON VIETNAM

635 NORTH FIRST STREET, SUITE B  
 SAN JOSE, CA 95112  
 (408) 271-8700

1401 LONGWORTH HOUSE OFFICE BUILDING  
 WASHINGTON, DC 20515  
 (202) 225-3072

[HTTPS://LOFGREN.HOUSE.GOV](https://lofgren.house.gov)  
[WWW.FACEBOOK.COM/ZOELOFGREN](http://WWW.FACEBOOK.COM/ZOELOFGREN)  
[WWW.TWITTER.COM/REPZOELOFGREN](http://WWW.TWITTER.COM/REPZOELOFGREN)

1426-213

1426-214

are not limited to the sound, vibration, aesthetic, and logistical impacts of HSR trains running through communities on at-grade tracks.

There are myriad concerns presented by Alternative 4 that make it a disadvantageous alternative for my constituents. I would like to use this comment to highlight just one in particular as an example—the threat posed to a United States Historic Landmark located in Morgan Hill, Villa Mira Monte (VMM). VMM is the site of the founder of the City of Morgan Hill's home, built in the 1880's. The property is used for education, cultural, fundraising, and private events, and is maintained by funds raised by these events. Alternative 4 would have tracks built adjacent to the eastern boundary of VMM, potentially compromising the site's historical integrity and disrupting the events held there. I recently shared with the Authority a letter I received from the Morgan Hill Historical Society (MHHS), the organization that holds title to VMM and is required to maintain and preserve the site. I echo MHHS's concerns and urge you to take them under strong consideration.

Community collaboration and engagement is key to ensuring that HSR is a success. I appreciate the opportunity to comment and hope the Authority will consider my comments seriously.

Sincerely,



Zoe Lofgren  
 Member of Congress

June 20, 2020

California High-Speed Rail Authority  
 Attn: Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS  
 100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
 San Jose, CA 95113

Re: San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS Comments

This submission responds to the California High-Speed Rail Authority (Authority) Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (EIR/EIS) for the San Jose to Merced Project Section of the California High-Speed Rail (HSR) Project released on April 24, 2020. Specifically, this comment focuses on the impacts the Authority's preferred track alignment, "Alternative 4," will have on the 19th Congressional district and my constituents.

The State of California, and especially the San Francisco Bay Area, could benefit from the increased connectivity and reductions in traffic congestion that high speed rail may potentially deliver. As I have shared with the Authority previously, the Project's benefits must not come at disproportionate cost to the communities it serves, and local feedback must be taken into consideration.

1426-212

#### Track Alignment Along US 101 and I-280

At various stages of the Project's development, I have had the opportunity to discuss the merits of potential track alignment alternatives for the San Jose to Merced Project Section directly with the Authority. And, on several occasions I have raised the benefits of running this section of track parallel to the US 101 and I-280 highways. I continue to hear from my constituents that a route that runs along the US 101 and I-280 would be least disruptive to the communities in the 19th Congressional district. I am taking this opportunity to submit a comment to, once again, relay the strong preference, on behalf of the many residents of CA's 19<sup>th</sup> Congressional District who have contacted me, for the San Jose to Merced Project Section to be built along the US 101 and I-280.

1426-213

#### State's Preferred Track Alignment - Alternative 4

While the benefits of extended Caltrain electrification and potential for construction efficiency that come with using Caltrain and Union Pacific Railroad (UPRR) presented by Track Alternative 4 have not gone unnoticed, this alternative also comes with negative impacts that significant portions of "at-grade" track bring to communities along this route. These include but

## Response to Submission 1426 (Zoe Lofgren, U.S. Congress, June 21, 2020)

### **1426-212**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

The comment states that there are benefits of running the section of track around Morgan Hill parallel to the US 101 and I-280 highways and supports such an alternative. Chapter 8, Preferred Alternative, of the Draft EIR/EIS identifies the Preferred Alternative for the San Jose to Central Valley Wye Project Extent as Alternative 4. It was selected based on a balanced consideration of the environmental information presented in the Draft EIR/EIS in the context of project purpose and need; project objectives; the CEQA, NEPA, and Section 404(b)(1) of the Clean Water Act requirements; local and regional land use plans; community and stakeholder preferences; and costs. Section 8.4.1, Review of Alternative Key Differentiators by Subsection, of the Draft EIR/EIS describes the key community and environmental factors that differentiate the alternatives within each subsection of the project.

### **1426-213**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The comment noted concern about Alternative 4 running at grade. Please refer to Table S-3 and Table S-5 of the Draft EIR/EIS for a comparison of the impacts of each alternative.

### **1426-214**

The comment noted concerns about Alternative 4 effects on Villa Mira Monte. Please refer to Section 4.6.1.22, Villa Mira Monte (Resource #33), in the Final EIR/EIS for information about effects of Alternative 2 and 4 on Villa Mira Monte. No use would occur under Alternatives 1 and 3; and no constructive use would occur under Alternatives 2 and 4.

## 24 LOCAL AGENCY COMMENTS

## **24 LOCAL AGENCY COMMENTS (Part 1)**

# Submission 1689 (Justine Buenaflor, Bay Area Air Quality Management District, June 23, 2020)



## BAY AREA AIR QUALITY MANAGEMENT

### DISTRICT

ALAMEDA COUNTY  
John J. Bauters  
Pauline Russo Cutter  
Scott Haggerty  
Nate Miley

CONTRA COSTA COUNTY  
John Gioia  
David Hudson  
Karen Mitchoff  
(Secretary)  
Mark Ross

MARIN COUNTY  
Katie Rice

NAPA COUNTY  
Brad Wagenknecht

SAN FRANCISCO COUNTY  
VACANT  
Shamann Walton  
Tyrone Jue  
(SF Mayor's Appointee)

SAN MATEO COUNTY  
David J. Canepa  
Carole Groom  
Davina Hurt

SANTA CLARA COUNTY  
Margaret Abe-Koga  
Cindy Chavez  
(Vice Chair)  
Liz Kniss  
Rod G. Sinks  
(Chair)

SOLANO COUNTY  
James Spring  
Lori Wilson

SONOMA COUNTY  
Teresa Barrett  
Shirlee Zane

Jack P. Broadbent  
EXECUTIVE OFFICER/APCO

Connect with the  
Bay Area Air District:



June 23, 2020

Mark A. McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113

Re: California High-Speed Rail Authority San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS

Dear Mr. McLoughlin,

Bay Area Air Quality Management District (Air District) staff has reviewed the Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (DEIR/EIS) for the California High-Speed Rail Authority's (the Authority) San Jose to Merced Project Section (Project). The proposed California High-Speed Rail (HSR) will connect the major population centers of Sacramento, the San Francisco Bay Area, the Central Valley, Los Angeles, the Inland Empire, Orange County, and San Diego using state-of-the-art, electrically powered, high-speed, steel-wheel-on-steel-rail technology, including contemporary safety, signaling, and automated train-control systems, with trains capable of operating at up to 220 miles per hour over a dedicated track alignment.

The Project would construct HSR service between San Jose Diridon Station in downtown San Jose and Merced County, with a Gilroy station either in downtown Gilroy or east of Gilroy. The Project extent is from Scott Boulevard in the City of Santa Clara to Carlucci Road in unincorporated Merced County, a distance of approximately 90 miles.

### Additional Fugitive Dust and Construction Emission Reduction Measures

The DEIR/EIS anticipates that the fine particulate matter (PM<sub>2.5</sub>) and particulate matter (PM<sub>10</sub>) from construction emissions will lead to a significant and unavoidable impact after incorporating all best available on-site control measures (Impact AQ#5). Air District staff recommends incorporating additional measures to further reduce and control fugitive dust in AQ-IAMF#1. Examples of additional measures to be considered include, but are not limited to:

- Install dust curtains, plastic tarps or windbreaks, or plant tree windbreaks on the property line on windward and down windward sides of station construction areas, as necessary; and

375 BEALE STREET, SUITE 600 • SAN FRANCISCO CA • 94105 • 415.771.6000 • [www.baaqmd.gov](http://www.baaqmd.gov)

Mark A. McLoughlin  
Page 2

June 23, 2020

1689-1361

- Establish a hotline for surrounding community members to call and report visible dust problems so that the Authority can promptly fix those problems; post signs around the site with the hotline number and making sure that the number is given to adjacent residents, schools and businesses.

1689-1362

The DEIR/EIS anticipates that nitrogen dioxide (NO<sub>2</sub>) emissions from construction activities will lead to a significant and unavoidable impact after incorporating all best available on-site control measures (Impact AQ#5). However, the Air District believes that additional on-site mitigations will be available during Project construction, scheduled for years 2022 through 2028, and recommends the Authority make a commitment to use only zero-emission on-road and off-road trucks and construction equipment or otherwise use equipment with the best available technology offered at the time of construction. This requirement could include, but is not limited to dump, water, boom, and concrete trucks, and off-road material and equipment hauling equipment.

1689-1363

The Air District also recommends that the Project plug into grid power rather than relying on diesel generators at the construction sites. If grid power is not available, the Authority should require the use of alternatives to diesel power, such as battery storage, fuel cell, and natural gas generators.

1689-1364

### Health Risk Assessment Methodology

In the interest of full disclosure, Air District staff recommends that the DEIR/EIS include a breakdown of all sources included in the HRA completed for the project that contribute to cumulative health risks, for example those from the Project (e.g., from generators), nearby permitted facilities, and mobile sources such as SR-87, I-280, SR-82, I-880, I-101, Caltrain, the future BART realignment, PG&E substation, Altamont Corridor Express, Amtrak, new VTA light rail station, San Jose airport and activity on the freight rail line. The Air District can provide technical assistance and support to the Authority to ensure that best available data and methodologies are used in the Health Risk Assessment; please contact Alison Kirk (contact information below) to discuss further.

1689-1365

### Compliance with Air District Regulations and Permitting Requirements

The Project may require compliance with Air District Regulation 6, Rule 6: Prohibition of Trackout for construction sites where the total land area covered by construction activities and/or disturbed surfaces at the site are one acre or larger. Due to the long linear nature of the Project, with up to 59 miles of embankment or trench expected, the DEIR/EIS should discuss Regulation 6, Rule 6 as it applies to the Project. To discuss the Project application, please visit <https://www.baaqmd.gov/rules-and-compliance/rules/regulation-6-rule-6-prohibition-of-trackout> and consult with the Compliance and Enforcement section at (415) 749-4795 or [compliance@baaqmd.gov](mailto:compliance@baaqmd.gov).

1689-1366

In addition, the Project may require permits from the Air District for concrete batch plants, generators, and traction power substations. Because the Project also includes an automatic train control system that requires communication towers, the Authority should discuss with the Air District any components of the system that may require permits. To apply for an Authority to Construct/Permit to Operate please visit <https://www.baaqmd.gov/permits/apply-for-a-permit> or



## Submission 1689 (Justine Buenaflor, Bay Area Air Quality Management District, June 23, 2020) - Continued

Mark A. McLoughlin  
Page 3

June 23, 2020

1689-1366

contact Barry Young, Senior Advanced Projects Advisor, at (415) 749-4721 or [byoung@baaqmd.gov](mailto:byoung@baaqmd.gov) to discuss permit requirements.

In closing, we encourage the Authority to contact Air District staff with any questions and/or to request assistance during the environmental review process. If you have any questions regarding these comments, please contact Alison Kirk, Principal Environmental Planner, at (415) 749-5169 or [akirk@baaqmd.gov](mailto:akirk@baaqmd.gov).

Sincerely,



Greg Nudd  
Deputy Air Pollution Control Officer

Cc: Air District Board of Directors

## Response to Submission 1689 (Justine Buenaflor, Bay Area Air Quality Management District, June 23, 2020)

### 1689-1361

The Authority has included a new mitigation measure, AQ-MM#1, in the Final EIR/EIS that will help avoid and minimize potential effects on air quality. The measure includes additional strategies to reduce fugitive dust per BAAQMD guidance. Additionally, refinements were made to the particulate matter mass emissions inventory in the Final EIR/EIS to more comprehensively capture emissions reductions that would be achieved through implementation of AQ-IAMF#1: Fugitive Dust Emissions.

### 1689-1362

The Authority has included a new mitigation measure, AQ-MM#1, in the Final EIR/EIS that will help avoid and minimize potential effects on air quality. With implementation of AQ-MM#1, the Authority shall prioritize use of electric or hybrid-electric off-road construction equipment and heavy-duty vehicles over diesel counterparts. As discussed in the Draft EIR/EIS, project features (AQ-IAMF#3 through AQ-IAMF#5) would also minimize localized NO<sub>2</sub> concentrations through application of best available on-site controls to reduce exhaust emissions, including use of renewable diesel, Tier 4 off-road engines, and newer haul trucks.

### 1689-1363

The Authority has included a new mitigation measure, AQ-MM#1, in the Final EIR/EIS that will help avoid and minimize potential effects on air quality. With implementation of AQ-MM#1, the Authority shall prioritize use of electric or hybrid-electric off-road construction equipment (including generators) over diesel counterparts.

### 1689-1364

The Authority has modified Appendix C of the Air Quality and Greenhouse Gases Technical Report (Final EIR/EIS Volume 2, Appendix 3.3-A) in response to this comment. The appendix now includes a breakdown of all sources included in the cumulative HRA that was conducted for the Draft EIR/EIS.

### 1689-1365

The comment noted that the project may be subject to Regulation 6, Rule 6. Please refer to Section 3.3.2.3, Regional and Local, of the Draft EIR/EIS for a statement on air district rules applicable to the project. This section of the Draft EIR/EIS refers readers to the Air Quality and Greenhouse Gases Technical Report (Draft EIR/EIS Volume 2, Appendix 3.3-A). Section 3.3.1.1, Bay Area Air Quality Management District, of the Air Quality and Greenhouse Gases Technical Report discloses potential District rules to which the project may be subject. The Authority has modified the list of rules to include Regulation 6, Rule 6, in response to this comment.

### 1689-1366

The comment is noted and does not indicate any specific concern regarding any of the conclusions in the Draft EIR/EIS.

## Submission 1695 (Sebastian Petty, Caltrain, June 23, 2020)



June 23, 2020

Boris Lipkin  
Northern California Regional Director  
California High-Speed Rail Authority  
**Attn: Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS**  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113

Re: **Caltrain Comments on the Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS**

Dear Mr. Lipkin,

The Peninsula Corridor Joint Powers Board (PCJPB), which operates the Caltrain commuter rail service, commends the California High-Speed Rail Authority (CHSRA) on the release of its Draft EIR/EIS for the San Jose to Merced High-Speed Rail project section – this is a major milestone for CHSRA's program.

As you know, PCJPB has a significant and longstanding partnership with CHSRA. Beginning in 2011, our two agencies have worked together to develop initial agreements and concepts for the operation of a blended system on the PCJPB-owned corridor and infrastructure between San Francisco and San Jose. The commitment to the blended system has resulted in a significant investment by CHSRA into the ongoing Peninsula Corridor Electrification Project<sup>1</sup>. Further in the future, CHSRA trains traveling between northern and southern California will use our corridor and infrastructure, a commitment that we have incorporated into our long-range planning work and particularly into our Business Plan and the adopted Caltrain 2040 Long Range Service Vision. Per CHSRA's 2018 and 2020 Business Plans, PCJPB is also excited by CHSRA's intention to invest in the reconstruction and electrification of the Union Pacific Railroad (UPRR)-owned corridor running south from San Jose. This investment has the potential to allow Caltrain to provide enhanced, electrified regional rail service from San Francisco to Gilroy—an aspiration that we have also reflected in our adopted Long Range Service Vision.

The PCJPB is the owner and manager of the Peninsula Corridor—the railroad right-of-way between San Francisco and Tamien Station/CP Lick in San Jose, and the San Mateo County Transit District (District) is the co-owner of the corridor within San Mateo County. The PCJPB has the ultimate responsibility for the overall planning, development and maintenance of the Peninsula Corridor, which encompasses all infrastructure, rail facilities, stations, systems and all the planning for rail services that will use the corridor. As such, the PCJPB has closely examined the Draft EIR/EIS to assess that the improvements proposed by CHSRA are clearly stated and evaluated, and that anticipated impacts are appropriately mitigated. Similarly, the PCJPB is the owner of the Caltrain regional rail service that operates between San Francisco and San Jose, with a limited amount of service continuing south to Gilroy on UPRR-owned

1

<https://www.caltrain.com/Assets/Caltrain+Modernization+Program/High+Speed+Rail+MOU/2016+JPB+CHSRA+Agreement.pdf>

## BOARD OF DIRECTORS 2020

DAVE PINE, CHAIR  
DEVORA "DEV" DAVIS, VICE CHAIR  
JEANNE BRUNS  
CHADY CHAVEZ  
RON COLLINS  
STEVE HEMINGER  
CHARLES STONE  
SHAMANN WALTON  
MONIQUE ZAJUDA

JIM HARTNETT  
EXECUTIVE DIRECTOR

1695-1702

1695-1703

1695-1704

Boris Lipkin  
June 23, 2020  
Page 2 of 8

track. The PCJPB has also assessed the Draft EIR/EIS with an eye to understanding how the project proposed by CHSRA would specifically impact and influence the operation of the Caltrain service—including its operation on the UPRR-owned corridor south of San Jose.

While we congratulate CHSRA on their achievement of an important program milestone, we must also emphasize that CHSRA elected to enter into their environmental process at a time when blended system planning is still active and many issues around the long-range future development of the Peninsula Corridor remain dynamic and unresolved. While the completion of this Draft EIR/EIS process is a necessary step for CHSRA's own advancement of their program, it does not constitute a complete or agreed-to body of blended system planning work describing how both the Peninsula Corridor and Caltrain service will be developed to operate jointly with high-speed rail service. There is considerable additional blended system planning that remains to be completed, both between CHSRA and the PCJPB, and in conjunction with regional agencies and local jurisdictions along the corridor.

Planning for the future of the corridor has substantially advanced during the time CHSRA has been engaged in their environmental process and the project description contemplated within the Draft EIR/EIS is now a snapshot in time—significantly out of step with plans and policy decisions made by both the PCJPB as well as various local jurisdictions along the corridor. Going forward, it is essential that CHSRA fully engage with the PCJPB, and with regional and local planning processes, to complete blended system planning as it was originally envisioned in the 2013 agreement signed by both agencies and further addressed in subsequent agreements between the agencies that are described in the next section of this letter.<sup>2</sup> While we have appreciated CHSRA's ongoing willingness to engage at a technical level in corridor planning work (including their engagement in the development of the Caltrain Business Plan and the Diridon Integrated Station Concept Plan), we note that technical participation is not fully meaningful if it fails to result in the incorporation of these planning processes and outputs into CHSRA's own plans, policies and decisions. Thus, the PCJPB looks forward to engaging further with CHSRA on the completion of blended system planning and the development of the more detailed legal, financial and operational agreements as the essential next steps that will be required for CHSRA's services to ultimately use the PCJPB-owned corridor.

The purpose of this letter is to provide formal comments on the Draft EIR/EIS, pursuant to the California Environmental Quality Act (CEQA) and the National Environmental Policy Act (NEPA). The determination of whether a project may have a significant effect on the environment calls for careful judgment on the part of the public agency involved, based to the extent possible on scientific and factual data. In terms of factual data, the PCJPB finds the Draft EIR/EIS deficient or inconsistent in several areas: evaluating impacts against relevant plans, priorities and decisions for the future of the Peninsula Corridor and the Caltrain service; describing the ownership of the Peninsula Corridor and its stations and facilities by the PCJPB and other entities as clarified below; and considering the impacts to San Jose Diridon Station. The PCJPB provides specific comments where the document must be corrected but also requests the modification or addition of mitigation measures to compel the continued blended system planning that is required as a foundational step toward the development of the agreements needed for CHSRA trains to ultimately access the Peninsula Corridor.

<sup>2</sup> <https://www.caltrain.com/Assets/Caltrain+Modernization+Program/Documents/Executed+CHSRA+JPB+2013+Agreement.pdf>



# Submission 1695 (Sebastian Petty, Caltrain, June 23, 2020) - Continued

Boris Lipkin  
June 23, 2020  
Page 3 of 8

Boris Lipkin  
June 23, 2020  
Page 4 of 8

1695-1704

## Caltrain 2040 Service Vision

In 2018, the PCJPB kicked-off a robust long-range planning effort (the "Caltrain Business Plan") to articulate a comprehensive plan for the future build-out of the Peninsula Corridor, including future high-speed rail service. In October 2019, the Peninsula Corridor Joint Powers Board adopted the 2040 Long Range Service Vision as the blueprint for buildout and expansion of rail services on the Peninsula Corridor<sup>3</sup>. The Service Vision was developed with broad participation by communities and public agencies throughout the Peninsula Corridor and Caltrain service area. The Vision was also developed based on extensive joint service planning work conducted with the CHSRA in 2017 that was then refined as part of the Business Plan process in 2018 and 2019 with full transparency to and participation by CHSRA staff. The Service Vision is the official policy of the PCJPB, and it is the blueprint for the long-term development of the Peninsula Corridor. This document provides the foundational guidance that will be needed to develop the more detailed plans for investments and phasing required on the Peninsula Corridor to realize both increased Caltrain services as well the introduction of high-speed rail services.

1695-1705

Given the intense work both the PCJPB and CHSRA have put into planning the future service and investments in the corridor, the PCJPB is disappointed in the lack of acknowledgement of the 2040 Service Vision within the Draft EIR/EIS as well as other foundational agreements that describe how blended system planning should proceed. The PCJPB finds that the Draft EIR/EIS is based upon significantly out of date plans that are superseded by the 2040 Service Vision, a publicly available document. The Draft EIR/EIS is also largely silent on agreements to date between the PCJPB and CHSRA, including the Agreement Regarding Funding Commitments Towards Peninsula Corridor Electrification Project, dated August 9, 2016<sup>4</sup>, the Project Management and Funding Agreement, dated December 5, 2018 (PMFA)<sup>5</sup>, and the to-be-negotiated "Shared Use Agreement" as well as other agreements expressly referenced in those documents that will govern the joint use of the Caltrain corridor by CHSRA and Caltrain. The only references to the blended system agreements appear to be referring to the MTC MOU 4056 (Chapter 1, Section 1.3.4). Similarly, the Draft EIR/EIS also does not appropriately connect mitigation measures to the PCJPB as corridor owner and manager, particularly regarding constructing CHSRA improvements on the rail corridor or at PCJPB-owned stations, such as San Jose Diridon.

1695-1706

## Peninsula Corridor Joint Powers Board Ownership

The manner in which corridor and facility ownership is described throughout the document is inconsistent and inaccurate. The Peninsula Corridor Joint Powers Board (PCJPB) is a joint exercise of powers agency formed by means of a Joint Powers Agreement among three entities: the City and County of San Francisco, the San Mateo County Transit District (District) and the Santa Clara County Transportation Authority (VTA). The District is the Managing Agency of the PCJPB pursuant to the Joint Powers Agreement. The PCJPB owns the rail right-of-way from Tamien Station (CP Lick) to San Francisco 4th and King Station, sharing that ownership within San Mateo County with the District. For its operations south of Tamien, Caltrain utilizes trackage rights it holds over the UPRR-owned right-of-way and stations owned by VTA. The PCJPB has trackage rights agreements in place with the UPRR regarding freight operations over the PCJPB-owned right-of-way from Tamien Station to San Francisco. On a

<sup>3</sup> <https://caltrain2040.org/wp-content/uploads/Caltrain-Business-Plan-Final-Service-Vision.pdf>

<sup>4</sup> <https://www.caltrain.com/Assets/Caltrain+Modernization+Program/High+Speed+Rail+MOU/2016+JPB+CHSRA+Agreement.pdf>

<sup>5</sup> See letter enclosure

1695-1706

portion of that right-of-way, between CP Coast (near Santa Clara) and Tamien/CP Lick, UPRR owns its own track, known as Main Track 1. PCJPB also has agreements in place for tenant railroads Altamont Corridor Express (ACE), Capitol Corridor, and Amtrak. These agreements govern their usage of the PCJPB-owned tracks and stations. The Draft EIR/EIS must accurately and clearly describe the ownership of the PCJPB territory in order to evaluate impacts and assign appropriate mitigation.

1695-1707

## Service Plan Assumptions

Service planning is foundational to determining the future footprint and impacts of rail infrastructure. As noted, the Draft EIS/EIR fails to utilize the robust blended service analysis developed jointly between the PCJPB and CHSRA to support the 2040 Service Vision. Rather, an older "prototypical" blended service plan from 2017 appears to have been used. The service plan is fundamental to understanding what rail infrastructure will be required on the corridor and the assumptions in the Draft EIR/EIS are not clearly stated and at times difficult to discern. Regardless, the 2017 "prototypical" schedule contains assumptions about the Caltrain service that are highly specific and not broadly "typical" of the range of service patterns that the PCJPB may elect to operate in the future. The PCJPB has never agreed to operate a specific blended service pattern and our adopted 2040 Long Range Service Vision prescribes that the railroad should work toward a service pattern that is significantly different from the one assumed within the prototypical schedule used to support the Draft EIR/EIS. This discrepancy fundamentally calls into question the sufficiency of the impact analysis and associated determination of severity of impact from all sections related to the Peninsula Corridor, associated facilities, and tenant and freight rail operations on the PCJPB-owned territory. If a broader and more realistic range of Caltrain and tenant service levels and patterns are fully considered, additional infrastructure may be required for the introduction of high-speed service.

1695-1708

## Stations and Facilities

Modifications to Caltrain's facilities and systems, in particular with stations or yards, is a significant concern. The PCJPB owns the San Jose Diridon and Tamien Stations as well as Michael Yard. The PCJPB also provides services to Capitol, Blossom Hill, Morgan Hill and Gilroy Stations, which are owned by VTA. CHSRA should ensure that the improvements described for these stations are appropriately characterized of their ownership by VTA and ensure that plans for modification are appropriately planned with and approved by VTA. The Draft EIS/EIR appears to characterize only minor modifications to Tamien and Michael Yard, as well as modifications to the Gilroy yard. As discussed in the prior section, the underlying service plan on which the Draft EIS/EIR has been based is not clearly articulated and, as such, the PCJPB cannot be certain the impact analysis for Tamien Station, Michael Yard, CP Lick to Gilroy stations and the Gilroy yard facilities are correct.

The PCJPB notes that Chapter 2 of the Draft EIR/EIS describes how CHSRA would add high-speed rail service to Caltrain stations. The PCJPB has significant concern with the description of improvements for San Jose Diridon Station. Diridon Station is a regional transit hub, a highly important station within the Caltrain system, and an operationally sensitive portion of the Peninsula Corridor. The implications for the changes suggested in the Draft EIR/EIS are serious.

1695-1709

1. Alternative 4 proposes to add CHSRA platforms to the center of the existing station, thereby reducing Caltrain platform capacity to 4 faces (2 platforms). The document does not demonstrate that this results in adequate capacity at the station for either the PCJPB or its tenant operators since the service assumptions in the Draft EIR/EIS are out of date. Once the



## Submission 1695 (Sebastian Petty, Caltrain, June 23, 2020) - Continued

Boris Lipkin  
June 23, 2020  
Page 5 of 8

Boris Lipkin  
June 23, 2020  
Page 6 of 8

1695-1709	PCJPB and CHSRA mutually agree to the service parameters, the PCJPB can render an opinion as to the sufficiency of the capacity proposed for San Jose Diridon Station.	1695-1714	separation in certain parts of the corridor will be based on the number of tracks required to fully support blended operations and the growth of tenant rail services. As noted previously, fully specifying the necessary rail infrastructure and associated number of tracks and grade separations that may be required in all locations requires the advancement and completion of blended system planning beyond the prototypical assumptions used in the Draft EIR/EIS.
1695-1710	2. Chapter 2 describes the physical changes required to San Jose Diridon Station to accommodate high-speed rail. These modifications are understood to support <i>only</i> CHSRA's project and may be in conflict with overall rail planning efforts to accommodate all providers to Diridon Station. As CHSRA is aware, there are extensive active planning processes underway to fully explore the future vision for San Jose Diridon Station. CHSRA should continue to participate in these efforts so that future improvements to the Diridon station can be planned and implemented in a manner that satisfies the full range of rail operator rights and needs at this station and so that a rational and measured approach to phasing in high-speed rail service at the station can be developed.	1695-1715	<b><u>Impact Analysis, Avoidance, Minimization, and Mitigation:</u></b> Caltrain is concerned that writing memoranda on local agency coordination and planning at stations prior to high-speed rail operations as laid out in the Impact Avoidance and Minimization Features (IAMFs) will not result in impact avoidance or minimization, nor will it provide for high-speed rail operations on the Caltrain corridor (see Appendix 2-E, Land Use, Development and Station Planning IAMFs). It is unclear to the PCJPB how the authoring of future memos would in any way avoid or minimize impacts at stations with multiple providers and ownership structure. IAMFs like this should include a mechanism for approval or statement of no harm among affected agencies/entities, timelines for development of information, and action items for each affected agency/entity to ensure success of the minimization or avoidance feature.
1695-1711	3. The Draft EIR/EIS appears to assume that up to four CHSRA trains per hour may terminate at San Jose Diridon Station, in addition to four trains per hour continuing through San Jose Diridon to San Francisco. While this assumption is consistent with the CHSRA's Business Plans, the notion of up to eight high-speed trains per hour utilizing PCJPB-owned infrastructure falls outside of the foundational blended system agreements between the PCJPB and CHSRA. In particular, pursuant to Section 6.1.1 of the PMFA CHSRA recognized and agreed that upon completion of corridor electrification and the positive train control system, CHSRA will be guaranteed a maximum of four train slots per hour per direction for San Jose to San Francisco service. Shared access to San Jose Diridon and other corridor stations authorized by Section 6.1.2 of the PMFA is tied to the aforementioned high-speed rail service level.	1695-1716	As noted above, there are cases where, despite a lack of updated information on service/operations plans, and plans guiding the decisions on the Caltrain corridor (2040 Service Vision), there is already an anticipated significant effect on the resource. In these cases, it seems prudent to (1) provide the CEQA/NEPA clarification for the Final EIR/EIS, but also (2) provide a constructive outlet for resolution. This could include creating a structure for future coordination of specific design elements before they are ready for procurement (prior to completion of CHSRA's PE4P), or it could be achieved by providing the PCJPB a seat at any Change Order Review Committee, for example.
1695-1712	4. The San Jose Diridon Station Integrated Station Planning process is referenced inconsistently within the Draft EIR/EIS, and there are several specific references throughout the document to outdated planning documents or processes related to San Jose Diridon Station. These need to be addressed to ensure that the Final EIR/EIS is consistent with current planning processes.	1695-1717	The Draft EIR/EIS also states repeatedly that because CHSRA's project is an undertaking of state and federal agencies, conflicts with applicable regional and local plans and policies are not environmental impacts for determining significance under CEQA. Neither CEQA nor NEPA provide such an exemption from environmental review and analysis. Specifically, the project must evaluate whether it conflicts with any applicable land use plan, policy, or regulation adopted for the purpose of avoiding or mitigating an environmental effect. State, regional, and local land use plans must also be considered for purposes of identifying substantive environmental impact areas including, but not limited to, air resources, biological resources, cultural resources, transportation, greenhouse gas, and mineral resources. Further, this does not give CHSRA the ability to ignore legal mandates such as SB 1029, which directed the agencies to advance blended corridor planning and investment that would suit both the PCJPB and CHSRA and preclude a high-speed rail only, 4-track system. An impact analysis that is agnostic to the impacts it causes on the local and regional system would go against the purpose of SB 1029 funding.
1695-1713	5. The Alternative 4 design variant proposed in the Draft EIR/EIS for Diridon North Subsection needs considerable additional analysis and coordination with the PCJPB. It is both concerning and disappointing to the PCJPB that this variant was inserted into the Draft EIR/EIS just prior to publication- while during the same period of time CHSRA has consistently declined to modify other, stakeholder-requested aspects of its environmental analysis and has failed to fully incorporate numerous publicly available plans and decisions into its document. The PEPD (preliminary engineering for project delivery) associated with this variant is not included in the Draft EIR/EIS for the PCJPB to validate or review. We would remind CHSRA that all modifications to the infrastructure on the Peninsula Corridor will require the PCJPB's approval. We also note that Section 7.4 of the PMFA requires CHSRA to offer to the PCJPB the ability to contract with CHSRA for compensation to perform any CHSRA-needed improvements on the Peninsula Corridor prior to offering such work to potential contractors.	1695-1718	Overall, the PCJPB finds that the mitigation measures included in the Draft EIR/EIS are vague and difficult to follow. The document should clearly assign mitigation measures to impacts, rather than general assumptions that the Mitigation Measure section addresses all impacts. For example:  <i>The project would affect known archaeological resources under all alternatives and could affect unknown archaeological resources. Any archaeological resource within the APE is assumed eligible for the NHRP or CRHR, and therefore any impact is considered significant under CEQA.</i>
1695-1714	6. Substantial grade separation of the Peninsula Corridor is included in Caltrain's Long Range Service Vision and is a high priority for both the railroad as well as many communities along the corridor. While CHSRA's previous plan to grade separate the entire corridor (pre-2012) was eliminated from further consideration as a result of Senate Bill 1029, CHSRA remains a key partner to the PCJPB in corridor-wide strategic planning for these improvements and we request CHSRA's ongoing support and engagement in these efforts. Further, while the Peninsula Corridor will remain a primarily two-track railroad, the ultimate requirement for grade		



## Submission 1695 (Sebastian Petty, Caltrain, June 23, 2020) - Continued

Boris Lipkin  
June 23, 2020  
Page 7 of 8

1695-1718

*Through the implementation of the mitigation measures presented in Section 3.17.8, Mitigation Measures, such impacts may be mitigated or otherwise addressed if possible.*

A more effective section would clearly tie the mitigation measure to the impact for the reader's understanding such as:

*California Environmental Quality Act Significance Conclusion  
Project X operational noise impacts would be significant given noise levels would exceed noise impact criteria at the Noise RSA's nearest noise-sensitive receivers. This impact requires mitigation. Therefore, N&V-MM#1 has been identified to reduce idling noise impacts. N&V-MM#1 requires the construction of noise barriers for Project X idling areas within 500 feet of residential uses. Despite implementation of N&V-MM#1, idling noise levels would still exceed the County's 45 dBA nighttime noise standard at the nearest residential receivers. There are no other feasible mitigation measures to reduce this impact. Therefore, a significant and unavoidable impact under CEQA would occur.*

1695-1719

### Agreements Necessary for High-Speed Rail Operations

CHSRA's Draft 2020 Business Plan cites agreements necessary for operations in blended segments to cover a range of comprehensive and very specific issues, including: coordinated implementation timelines and milestones; funding agreements; station development; service plans; and infrastructure lease agreements. The PCJPB affirms that these agreements are required by the existing Agreements between CHSRA and the PCJPB as well as necessary for the entry of high-speed rail service to the Peninsula Corridor and should supersede the vague statements in IAMFs and mitigation measures included in the Draft EIR/EIS.

1695-1720

The PCJPB expects CHSRA to continue to participate in the Caltrain Business Plan process, and to work jointly with the PCJPB and other regional and local partners to complete subsequent more detailed blended system planning work. CHSRA's full and binding participation in these planning efforts will be foundational to the subsequent development of the accompanying legal, financial and operational agreements needed for the introduction of high-speed rail service to the Peninsula Corridor. The PCJPB envisions that this work will be a multi-step endeavor that will begin by completing blended system planning related to:

- Achieving mutual clarity on the nature of CHSRA's agreement with UPRR for the use of the corridor south of San Jose, and agreement with the PCJPB and other rail operators regarding their use of same corridor
- The completion of further planning and design work related to terminal operations and improvement phasing at and around the San Jose Diridon Station as well as at other PCJPB-owned facilities within the territory covered by the Draft EIR/EIS
- Advancement of plans for the full electrification of Caltrain system and the development of actionable plans for other necessary rail infrastructure and systems required for CHSRA's operation on the Peninsula Corridor
- The development of a corridor-wide grade separation strategy

Boris Lipkin  
June 23, 2020  
Page 8 of 8

1695-1720

- Developing a framework approach to blended system agreements and negotiations that will allow for planning work identified in prior bullets to be translated into a series of legal, financial and operational agreements.

We appreciate the opportunity to provide our comments on CHSRA's San Jose to Merced Draft EIR/EIS and respectfully request resolution of the issues identified in this letter. Ultimately, we look forward to advancing and completing necessary blended system planning work with CHSRA and with our local and regional partners so that we can meaningfully advance the operationalization of high-speed rail service on the Peninsula Corridor as outlined in Caltrain's Long Range 2040 Service Vision.

Sincerely,



Jim Hartnett  
Executive Director  
Peninsula Corridor Joint Powers Board

Enclosures:

(1) Project Management and Funding Agreement, dated December 5, 2018 (PMFA)

## Submission 1695 (Sebastian Petty, Caltrain, June 23, 2020) - Continued


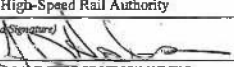
PCJPB  
HSR 18-40  
Page 1 of 16

**STANDARD AGREEMENT**  
STD. 213 (NEW 06/03)

		AGREEMENT NUMBER <b>HSR 18-40</b>
		REGISTRATION NUMBER
1. This Agreement is entered into between the State Agency and the Contractor named below		
STATE AGENCY'S NAME <b>California High-Speed Rail Authority</b>		
CONTRACTOR'S NAME <b>Peninsula Corridor Joint Powers Board (Caltrain)</b>		
2. The term of this Agreement is: <b>December 5, 2018 through termination per Exhibit D Section 5.1</b>		
3. The maximum amount of this Agreement is: <b>\$ 600,000,000.00 Six Hundred Million Dollars and zero cents</b>		
4. The parties agree to comply with the terms and conditions of the following exhibits which are by this reference made a part of the Agreement:		
Exhibit A - Scope of Work	16 Pages	
Exhibit B - Funds, Budget Detail and Payment Provisions	3 Pages	
Exhibit C - General Terms and Conditions	4 Pages	
Exhibit D - Special Terms and Conditions	6 Pages	
Attachment 1 - Scope of Work	5 Pages	
Attachment 2 - Project Schedule	3 Pages	
Attachment 3 - Easement Interest	9 Pages	
Attachment 4 - Cost Plan	2 Pages	
Attachment 4.5 - Minimum Contingency Drawdown Curve	1 Page	
Attachment 5 - Funding Sources List	1 Page	
Attachment 6 - Billing Rates	6 Pages	
Attachment 7 - Invoice Requirements	1 Page	
Attachment 8 - Approved Contractor List	2 Pages	
Attachment 9 - Outstanding Project Permits	1 Page	

Items shown with an Asterisk (\*), are hereby incorporated by reference and made part of this agreement as if attached hereto. These documents can be viewed at <http://www.dot.ca.gov/hq/Programs/Standard/Contract/contract.asp>

**IN WITNESS WHEREOF, this Agreement has been executed by the parties hereto.**

<b>CONTRACTOR</b>		California Department of General Services Use Only
CONTRACTOR'S NAME (If other than an individual, state whether a corporation, partnership, etc.) <b>Peninsula Corridor Joint Powers Board</b>		
BY (Authorized Signature) 	DATE SIGNED (Do not type) <b>12/05/18</b>	
PRINTED NAME AND TITLE OF PERSON SIGNING <b>Jim Hartnett, Chief Executive Officer</b>		
ADDRESS <b>1250 San Carlos Avenue, PO Box 3006, San Carlos, CA 94070</b>		
<b>STATE OF CALIFORNIA</b>		
AGENCY NAME <b>California High-Speed Rail Authority</b>		
BY (Authorized Signature) 	DATE SIGNED (Do not type) <b>05 Dec 2018</b>	
PRINTED NAME AND TITLE OF PERSON SIGNING <b>Joe Hodges, Chief Operating Officer</b>		
ADDRESS <b>770 L Street, Suite 620 MS1, Sacramento, CA 95814</b>		

**EXHIBIT A: SCOPE OF WORK**

**1. BACKGROUND**

- 1.1 The California High-Speed Rail Authority ("CHSRA") is responsible for the planning, design, construction and operation of a high-speed rail system that will connect most of populated California. Between San Francisco and San Jose, the CHSRA's trains will share the rails in the corridor ("Peninsula Rail Corridor" or "Corridor") that is currently used primarily by commuter rail service operated by the Peninsula Corridor Joint Powers Board ("PCJPB"). For purposes of this PMFA, the terms "Peninsula Rail Corridor" and "Corridor" generally include all the property located between San Francisco at PCJPB Milepost 0.00 (formerly MP 0.147 under the 1991 Trackage Rights Agreement between PCJPB and Southern Pacific Railroad (predecessor to current owner Union Pacific Railroad) ("1991 TRA")) and Lick at PCJPB Milepost 50.94 (present UPRR Milepost 51.64, which formerly was Milepost 51.4 under the 1991 TRA). The Corridor includes all the property located between PCJPB Mileposts 0.00 and 50.94 on which PCJPB operates or will operate, including but not limited to rails, platforms, access areas, station areas and parking, maintenance facilities and storage facilities. PCJPB owns in fee ("PCJPB Fee-Owned Area", described with more particularity in Exhibit B to Attachment 3) nearly all the Corridor, and has other lesser rights (e.g., contract or easement) to the portions of the Corridor it does not own in fee, such as parking and station buildings at some stations; further, there are future stations in San Francisco at 4<sup>th</sup> and Townsend and Transbay not within the PCJPB Fee-Owned Area. PCJPB member agency San Mateo County Transit District ("SamTrans") is a co-owner of the PCJPB Fee-Owned Area in San Mateo County and has a security interest in the PCJPB Fee-Owned Area in Santa Clara County and San Francisco County.
- 1.2 This Project Management and Funding Agreement ("PMFA" or "Agreement") is entered into as of this 5th day of December 2018 ("Effective Date") by and between the CHSRA, an agency of the State of California ("State"), and the PCJPB, a joint exercise of powers agency organized under Chapter 5 of Division 7 of Title 1 of the California Government Code responsible for operating commuter rail passenger service between the cities of San Francisco and Gilroy. The CHSRA and PCJPB are collectively referred to herein as the "Parties" and individually as a "Party."
- 1.3 Shared usage of the Corridor by the CHSRA and PCJPB (and by existing freight and other tenants) is known as the "Blended System." The Corridor is not currently electrified; current PCJPB trains are diesel.
- 1.4 The total cost for Corridor electrification and associated Electrical Multiple Unit ("EMU") rolling stock acquisition (collectively, "Peninsula Corridor Electrification Project" or "PCEP", as further described in 3.1 of this Exhibit A, below) is \$1.98 billion.

Exhibit A: Scope of Work



# Submission 1695 (Sebastian Petty, Caltrain, June 23, 2020) - Continued

PCJPB  
HSR 18-40  
Page 2 of 16

PCJPB  
HSR 18-40  
Page 3 of 16

- 1.5 PCEP is a project of independent utility that PCJPB has been seeking to implement for nearly twenty-five years. At the same time, PCEP implementation is a foundational element of Blended System operations in the Corridor and therefore a necessary element for CHSRA to operate in the Corridor. Implementation of the PCEP will create a corridor that is suitable and ready for operation of PCJPB trains and CHSRA trains sharing the Corridor, and will create capacity in the form of additional train slots in the Corridor that will be used by CHSRA for its intercity passenger rail service. The full, exact parameters of shared Blended System operations are being evaluated by the Parties, in consultation with other stakeholders ("Blended System Planning Process").
- 1.6 In 2016, various public agencies involved in funding and/or implementation of PCEP, including PCJPB and CHSRA, developed a written Funding Partners Oversight Protocol for Caltrain's CALMOD Program, which included instituting a Configuration Management Board and which PCJPB affirmed and committed to its implementation at a public meeting on January 5, 2017.
- 1.7 PCJPB executed a design-build contract for the electrification final design and construction with Balfour Beatty, Inc., effective August 15, 2016 ("Electrification Design-Build Contract") and electrification of the Corridor is underway. The CHSRA has agreed to fund up to \$713 million of the total cost on a reimbursable basis, as set forth more specifically in that Agreement Regarding Funding Commitments Towards Peninsula Corridor Electrification Project between the CHSRA and PCJPB dated August 9, 2016 ("Funding Commitment Agreement") and the associated Seven-Party Supplement to 2012 Memorandum of Understanding Financial Commitments to Address Funding Gap for the Peninsula Corridor Electrification Project ("MOU Supplement"); both of these agreements list the non-CHSRA funding partners and their respective funding contribution amounts.
- 1.8 On August 15, 2016, PCJPB entered into a contract with Stadler USA, Inc. ("Stadler") for construction and delivery of EMU rolling stock ("EMU Contract").
- 1.9 On November 18, 2016, PCJPB and CHSRA entered into an agreement ("Implementing Agreement") to reimburse PCJPB up to \$113M of costs incurred for certain aspects of the Corridor electrification. This Implementing Agreement provides more detail regarding CHSRA's funding commitments made in the 2012 Nine-Party MOU and MOU Supplement (collectively, the "MOUs"), and also provides a partial framework for this PMFA.
- 1.10 On May 22, 2017, the Federal Transit Administration ("FTA") and PCJPB executed a Full Funding Grant Agreement ("FFGA") to provide \$647 million to partially fund PCEP. On June 1, 2017, PCJPB issued a notice to proceed to Stadler. On June 19, 2017, PCJPB issued a full notice to proceed to Balfour Beatty, Inc., authorizing performance of the entire scope of work under the Electrification Design-Build Contract.
- 1.11 Effective June 1, 2017, PCJPB, CHSRA and the City of San Mateo entered into an agreement regarding the construction of a grade separation project generally located at 25<sup>th</sup> Avenue in San Mateo, California, that will benefit PCEP.

## 2 OVERALL PURPOSE

- 2.1 The purpose of this PMFA is to provide the mechanism for CHSRA to provide up to a maximum of \$600 million (the "Funds") to PCJPB to be used to reimburse the PCJPB for

CHSRA's designated contribution (as set forth in the MOUs) of the project costs for the PCEP. The Funds, when combined with PCJPB's other secured sources of funding, including the \$113 million in funds CHSRA has provided pursuant to the Funding Commitment Agreement and the Implementing Agreement, are anticipated to be sufficient to fund in full the completion of the PCEP in a manner that will be compatible (as described in Article 1.A of the Funding Commitment Agreement) with future CHSRA operations in the Corridor at a later date. To accomplish this overall purpose, this PMFA also provides CHSRA with certain approval, oversight and/or audit rights to ensure, among other things, that (a) the PCEP system and improvements are appropriately designed and constructed in a manner meeting the purposes outlined above, (b) PCJPB is efficiently managing implementation of PCEP and the post-completion operation and maintenance of the PCEP system and infrastructure, and (c) PCJPB does not take actions related to PCEP or the Corridor that PCJPB knows or reasonably should know at the time of the action would effectively preclude or make materially more complicated or expensive CHSRA future use of the Corridor for Blended System operations. This PMFA also details certain other agreements between the Parties. This PMFA provides more detail about the rights and obligations of the Parties than is contained in the MOUs and Funding Commitment Agreement, but is not intended to alter the intent of those documents.

## 3 PROJECT DESCRIPTION

- 3.1 Description of PCEP: Scope of Work. The Funds will be used to reimburse PCJPB for a portion of the costs of PCEP, as a share of the total costs as set forth in the MOU Supplement. PCEP is described in the Scope of Work attached hereto as Attachment 1 (the "Scope of Work") and includes both (1) the design, construction, and installation of electrification systems for the existing Corridor along with associated other projects and (2) the acquisition of EMU rail vehicles ("EMU Vehicles") that will operate on the new electrified systems in the Peninsula Rail Corridor. The Scope of Work includes a detailed description of the PCEP. The Funds can only be used towards the non-EMU-Vehicles portion of the Scope of Work; CHSRA will consider moneys, other than the Funds, spent by PCJPB on PCEP as match to the Proposition 1A portion (\$600 million) of the Funds if allowable under California Streets and Highways Code Section 2704.04 *et seq.* PCJPB is obligated to complete the entire Scope of Work, regardless of its total actual cost, provided CHSRA contributes the Funds as required by this PMFA and the \$113 million in funds committed pursuant to the Implementing Agreement. In the event overall PCEP costs exceed \$1.98 billion or if FTA Core Capacity Funds are ultimately provided at less than \$647 million, PCJPB and CHSRA, in conjunction with all parties to the 2012 Nine-Party MOU, will discuss how to secure additional funding beyond what is presently identified and/or discuss PCEP scope adjustments to match funding availability.
- 3.2 Project Schedule. PCJPB shall be responsible for complete performance of the PCEP as described in the Scope of Work, all in accordance with the terms of this PMFA, the requirements of SB 1029, Item 2665-104-6043, and all applicable statutes and regulations, and in accordance with the schedule agreed to by PCJPB and CHSRA, which is attached hereto as Attachment 2 (the "Project Schedule"). The Project Schedule may only be modified with the written concurrence of both Parties, which shall not be unreasonably withheld or conditioned (see section 4.2.1 of this Exhibit A), and such modified version of the Project Schedule may be substituted for the version previously attached hereto without need for a formal amendment to this PMFA. The Project Schedule shall be the schedule being used for PCEP with the other PCEP funding partners, including FTA.

Exhibit A: Scope of Work

Exhibit A: Scope of Work

## Submission 1695 (Sebastian Petty, Caltrain, June 23, 2020) - Continued

PCJPB  
HSR 18-40  
Page 4 of 16

- 3.3 PCEP as PCJPB's Sole Responsibility. PCJPB acknowledges and agrees that, unless otherwise agreed at a future date by written amendment to this PMFA, it is solely responsible for control and management of the PCEP and all associated costs and its subsequent operation, repair, and maintenance for the benefit of the public.
- 3.4 Completion and Closeout: Cost Savings. Upon PCEP completion, PCJPB will certify to the CHSRA, in writing, that the standards and requirements set forth in the Electrification Design-Build Contract and in the EMU Contract have been achieved and the entire scope of work in Attachment 1 (with any changes approved through the process described in Section 8.1.2) has been delivered. Additionally, PCJPB shall fully utilize PCEP warranties provided pursuant to such contracts to ensure PCEP elements continue to meet contract standards and requirements throughout the warranty term. Upon PCEP completion, if total costs are less than \$1.98 billion, refunds or credits to CHSRA shall be handled consistent with Article I.F of the Funding Commitment Agreement; the Parties acknowledge that grantor conditions placed on the \$20 million in TIRCP funding (see Funding Sources List), which funding was secured after the date of the Funding Commitment Agreement, may require adjustment to implementation of the refund/credit provision in Article I.F of the Funding Commitment Agreement.
- 3.5 Compatibility. It is the shared goal of the Parties to enable PCEP to be constructed in a manner that obviates the necessity for CHSRA to have to make material changes to the PCEP infrastructure to allow CHSRA's operations in the Blended System. In the event CHSRA requests incorporation of modifications of the PCEP to enable CHSRA's operation of the Blended System, PCJPB will exercise best efforts to implement such modifications subject to (1) confirmation of any required environmental clearance for such modifications and (2) CHSRA assumption of responsibility for all associated incremental costs of said modifications (except as may otherwise be provided in Section 6.1.1), including PCEP schedule delay impacts, as described in Articles I.A.(2) and (3) of the Funding Commitment Agreement.

Exhibit A: Scope of Work

PCJPB  
HSR 18-40  
Page 5 of 16

- 3.6 Approval of Electrification Elements Not Included in Electrification Design-Build Contract. The Parties acknowledge that certain infrastructure elements that are part of the Scope of Work in Attachment 1 and are necessary for PCJPB to operate electrified service in the Corridor, and which elements will also form a basis for the Blended System, are not included within the scope of the EMU Contract or Electrification Design-Build Contract ("Future Necessary Electrification Elements") although are included in the Cost Plan (defined at section 8.1.1); these elements consist of the following: (a) Tunnel Modification to provide sufficient vertical clearance for safe rail operations through the tunnels in San Francisco, (b) Centralized Equipment Maintenance and Facilities Improvement Project to provide maintenance and inspection functionality for new EMU's and (c) any other material technical element contained in the Scope of Work in Attachment 1 but not within the EMU Contract or Electrification Design-Build Contract. PCJPB may not award a contract for final design or construction of Future Necessary Electrification Elements without first obtaining CHSRA's written approval of the design and specifications, which approval will not be unreasonably withheld, conditioned or delayed provided that the design does not prejudice or impair CHSRA's rights and ability to operate in the Corridor consistent with the standards set forth in Section 6 of this Agreement and that the cost of the Future Necessary Electrification Elements contract(s) are consistent with the Cost Plan. After CHSRA has approved the design, PCJPB may not modify the design and specifications in any material way without first obtaining written approval from the CHSRA unless the change order or design variance is approved by the Configuration Management Board.

#### 4 PROJECT MANAGEMENT

- 4.1 Project Management and Oversight Costs; PCJPB Certification Obligations; Change Orders
- 4.1.1 Project Management and Oversight Costs. Project management and oversight costs that PCJPB and its contractors expend to deliver the Scope of Work under this Agreement shall be reasonable and consistent with industry practice for similar projects.
- 4.1.2 Compliance with technical specifications and design change orders. Corridor electrification construction and EMU Vehicles manufacture must be designed and built in material conformance with the preliminary design and specifications upon which the respective contracts were awarded plus any change orders issued subsequent to such awards but prior to execution of this Agreement. PCJPB hereby certifies to the CHSRA that all deliverables set forth in the contracts for Corridor electrification and EMU Vehicles completed to date, such as in-progress design plan sets ("In-Progress Designs") and final design and engineering plans ("Final Plans"), are consistent with the design and performance standards upon which the PCEP respective contracts were awarded plus pre-Agreement change orders as relates to compatibility with future joint use of the Blended System by PCJPB and CHSRA, and for all future In-Progress Designs and Final Plans, PCJPB will certify to CHSRA in writing as to the same prior to commencement of work reliant on such plans. Purchase of materials to support construction must conform to criteria and standards upon which the PCEP contracts were awarded plus pre-Agreement change orders, unless otherwise authorized in writing by CHSRA. In the event a change order or design variance is necessary, PCJPB may not approve any such change order to or design variance under either the

Exhibit A: Scope of Work



## Submission 1695 (Sebastian Petty, Caltrain, June 23, 2020) - Continued

PCJPB  
HSR 18-40  
Page 6 of 16

PCJPB  
HSR 18-40  
Page 7 of 16

Electrification Design-Build Contract or the EMU Contract that modify the design or specifications of the electrification project in any material way without first obtaining written approval from the CHSRA, unless the change order or design variance is approved by the Configuration Management Board. CHSRA shall review the requested design variance or change order, and communicate to PCJPB its written approval or disapproval, including reasons for such approval or disapproval, within five (5) working days after receiving the request from PCJPB. Review by CHSRA of any plans or approval of any design variance carries no express or implied warranties of any kind and shall not relieve PCJPB of its obligation to enforce contractor compliance with the Electrification Design-Build Contract or the EMU Contract, to maintain the Corridor and to operate its service safely.

4.1.3 Change orders that increase cost. See Section 8.1.2 of this Exhibit A.

### 4.2 Funding Shortfalls, Cost Overruns, and Delays.

4.2.1 In the event that PCJPB learns (or CHSRA reasonably believes and so informs PCJPB in writing), at any time prior to or during the performance of the PCEP work, that either (1) PCEP is unlikely to timely receive any funds shown in the Funding Sources List (Attachment 5) anticipated to be received by PCJPB for purposes of completing the PCEP, (2) the costs of completing the PCEP likely will exceed the budget (as shown in Attachment 4, the Cost Plan) for completion of the PCEP for any reason, including but not limited to delays in Project Schedule, remaining contingency including in-process contingency use falls below the minimum contingency drawdown curve contained in Attachment 4.5, or other reasonably-expected cost items likely will result in the budget in Attachment 4, the Cost Plan, being exceeded (3) PCJPB likely will not be able to complete the PCEP within the time established in the Project Schedule and such delay might delay commencement of CHSRA operations in the Corridor, or (4) the PCEP will not be completed in material conformance with the plans and specifications that CHSRA has approved pursuant to this PMFA, PCJPB will (i) notify and explain to CHSRA and all signatories to the Funding Partners Oversight Protocol as promptly as practicable of the nature and projected extent of the funding shortfall, cost overrun, or delay, or specification noncompliance; (ii) in the event of a potential funding shortfall or cost overrun or contingency deficit, within a reasonable period of time of notifying CHSRA per (i) above, identify and quantify realistic potential cost savings measures and/or the source of additional funds that can be available to PCJPB to complete the PCEP that PCJPB proposes to institute to bring the costs of the PCEP into balance with the available funds, (iii) in the event of a delay in completion of the PCEP that might delay commencement of CHSRA operations in the Corridor, identify measures that PCJPB proposes to implement to mitigate or eliminate such delays and (iv) in the event of material noncompliance with CHSRA-approved specifications, identify measures that PCJPB proposes to correct such material noncompliance. The proposed cost savings, additional funding sources, delay mitigation measures and/or material noncompliance mitigation measures identified by PCJPB pursuant to clauses (ii) to (iv) of the preceding sentence, as applicable, are collectively referred to herein as the "Remediation Plan."

4.2.2 CHSRA shall promptly review the Remediation Plan and may reject the Plan if it (A) would require CHSRA or the State of California to provide additional money to PCJPB for PCEP, in such event, the Parties understand that, among other things, CHSRA will need to obtain consent from California Department of Finance, (B) in CHSRA's reasonable discretion is not reasonably likely to result in PCJPB being capable of completing the PCEP with the funds actually available or to be available in material conformance with the CHSRA-approved project design or (C) in CHSRA's reasonable discretion is not reasonably likely to result in PCJPB being capable of completing the PCEP per the Project Schedule and such failure likely will delay CHSRA's ability to operate service in the Corridor. If CHSRA rejects the Remediation Plan, CHSRA shall explain in writing to PCJPB and to the signatories of the Funding Partners Oversight Protocol the reasons for such rejection.

4.2.3 If CHSRA approves the Remediation Plan, PCJPB shall proceed diligently to carry out and complete the Remediation Plan and shall report to CHSRA monthly on the status of achieving the intended cost savings, obtaining the additional funds, and/or implementing the mitigation measures contemplated by the Remediation Plan; at any point, CHSRA may authorize in writing that monthly reporting may cease and be folded into the quarterly reporting required elsewhere in this PMFA. If CHSRA determines at any time after approving a Remediation Plan or Revised Remediation Plan that PCJPB is not reasonably likely to successfully implement the Plan, CHSRA may notify PCJPB of such determination in writing. In response, PCJPB shall modify the Remediation Plan or Revised Remediation Plan for CHSRA review and approval, which approval will not be unreasonably withheld, conditioned or delayed.

### 4.3 Quarterly Reviews.

4.3.1 CHSRA and PCJPB will conduct, on a quarterly basis, reviews of all aspects of the progress of the PCEP (which reviews may be conducted on-site, at CHSRA's election). Such reviews shall satisfy the requirements of SB 1029 (2012) Provision 8 of Item 2665-104-6043, and at least one week prior to each scheduled review, PCJPB in writing will provide CHSRA with at least the following information:

- Whether the PCEP is proceeding and is anticipated to continue to proceed on schedule and within budget;
- Any requested or requested and approved changes to the Scope of Work, the Final Plans, the Project Schedule, the Cost Plan, or the Funding Sources List since the last quarterly review;
- Major design and construction accomplishments during the quarter;
- Any actual or anticipated problems that could lead to delays in schedule, increased costs, funding shortfalls, or other difficulties, including, without limitation, a report on any legal challenges to the PCEP or this PMFA;
- The status of the budget for the PCEP per Exhibit A, Section 8.1.4; and

Exhibit A: Scope of Work

Exhibit A: Scope of Work



## Submission 1695 (Sebastian Petty, Caltrain, June 23, 2020) - Continued

PCJPB  
HSR 18-40  
Page 8 of 16

- Updated status of contingency use and availability as compared to the most recent official version of the Contingency Drawdown Curve shown in Attachment 4.5; and
- Copies of the updated change order log and contract awards; and
- The status of critical elements of the PCEP.

The PCJPB shall present the above information in a format agreed to by the Parties within 2 months after execution of this Agreement; the Parties shall utilize the CHSRA Legislative Update August 2016 as a starting point for their format discussions. The Legislative Update is available at the following link: <http://cahsrprg.com/files/PRG-report-2016-08.pdf>

The quarterly reviews will also include consideration of whether reported implementation activities are in compliance with this PMFA and all applicable laws, regulations, and administrative requirements as well as any additional information reasonably requested by CHSRA.

#### 5 PCJPB PROJECT OWNERSHIP, MAINTENANCE AND USE OBLIGATIONS AND RESTRICTIONS

- 5.1 Project Ownership. Unless otherwise expressly agreed by the Parties in writing or as set forth in this PMFA, and subject to the terms and conditions of this PMFA, PCJPB shall be the sole owner of all improvements and property included in the PCEP that are constructed, installed, or acquired by PCJPB using any of the Funds.
- 5.2 Documents and Data. PCJPB will provide copies of, and access and rights of use to the CHSRA to, all reports, documents, plans, specifications, electronic documents and estimates produced in whole or in part with funding provided under this Agreement or funding used as matching funds or produced pursuant to the Electrification Design-Build Contract ("Produced Plans"). Furthermore, in the event PCJPB is unable for any reason to enter into the construction phase of the Electrification Design-Build Contract or, following commencement of construction is unable to cause full completion of the scope of work of the Electrification Design-Build Contract, ownership of Produced Plans will vest jointly in the CHSRA and PCJPB.
- 5.3 Obligation Not to Preclude Future CHSRA Usage.
- 5.3.1 PCJPB agrees that it shall not take action, whether with respect to PCJPB's design and construction of the PCEP, operation of the Peninsula Rail Corridor, real property ownership or control in the Peninsula Rail Corridor, or otherwise, that PCJPB knows or reasonably should have known at the time of the action would effectively preclude or make materially more complicated or expensive CHSRA's future operation in the Peninsula Rail Corridor consistent with Proposition 1A and per Exhibit A, Section 6.
- 5.3.2 PCJPB represents to CHSRA that the Cost Plan includes costs for EMU Vehicles that will have two doors each, at different heights to ensure maximum flexibility and interoperability as to shared passenger platform heights in the Blended System with CHSRA's anticipated passenger rail vehicle door heights, it being

Exhibit A: Scope of Work

PCJPB  
HSR 18-40  
Page 9 of 16

understood that actual platform configurations designed to meet the operational needs of each party and associated cost responsibility will be addressed in conjunction with the Blended System planning process contemplated by the Funding Commitment Agreement.

- 5.3.3 It is of paramount importance and fundamental consideration for this Agreement that operating rights be conveyed or made available so as to enable future CHSRA blended system operations in the Corridor.

PCJPB agrees to support and will attempt to facilitate (without incurring any obligation to spend material additional moneys that are not reimbursed by CHSRA) efforts by CHSRA to obtain rights, additional to those granted by this PMFA, within or adjacent to the Corridor from third parties, including freight railroads, as may be required or appropriate to enable or support CHSRA's potential future operations within the Corridor as described in Section 6, below. In addition and in no way limiting the preceding portion of this Section 5.3.3, PCJPB shall use best efforts to obtain all passenger operating rights in the Corridor currently held by Union Pacific Railroad ("UPRR") between San Francisco (PCJPB MP 0.00) and Santa Clara/CP Coast (PCJPB MP 43.93, which formerly was MP 44.0 under the 1991 TRA), subject to Surface Transportation Board ("STB") approval (which PCJPB shall use best efforts to obtain), if necessary, of the transfer of such rights to PCJPB from UPRR; PCJPB then immediately shall convey such rights previously held by UPRR to CHSRA at no cost to CHSRA, sufficient to allow CHSRA to operate service consistent with this PMFA and the Easement Interest referenced in Section 5.5.1. PCJPB will cooperate and support CHSRA's efforts to obtain STB approval, if necessary, for the transfer of such rights from PCJPB to CHSRA.

In pursuit of that objective, PCJPB has reached agreement with UPRR providing for the transfer of UPRR's passenger operating rights between San Francisco and Santa Clara subject to and upon implementation of a transaction whereby a short line freight operator is engaged to replace UPRR common carrier operations in that portion of the Corridor. UPRR, in turn, has initiated a competitive procurement process for the selection of a short line freight operator by UPRR to be followed by review and concurrence by PCJPB and approval by the STB. PCJPB shall use best efforts to complete this process and associated transaction.

In addition, if CHSRA so desires, PCJPB hereby commits to jointly working with CHSRA, including meeting at least monthly and making personnel and legal resources available at no cost to CHSRA for PCJPB's personnel and legal resources and no cost to PCJPB for CHSRA's personnel and legal resources, for CHSRA to acquire directly the operating rights for passenger service currently held by UPRR in the southernmost portion of the Corridor between Santa Clara and San Jose.

The Parties acknowledge that PCJPB has separate and independent exclusive commuter passenger operating rights on the Corridor such that no additional transfer of rights from UPRR is necessary for PCJPB, or another operator operating pursuant to PCJPB's permission to use those commuter passenger operating rights, to operate commuter service on the Corridor.

Exhibit A: Scope of Work

## Submission 1695 (Sebastian Petty, Caltrain, June 23, 2020) - Continued

PCJPB  
HSR 18-40  
Page 10 of 16

In the interim and in addition to the rights granted in this PMFA, PCJPB hereby agrees as between San Jose and San Francisco to operate or allow the operation of on its behalf, as commuter rail express trains, the CHSRA-owned trains occupying the train slots provided for in Section 6.1.1 of this PMFA to the stations set forth in Section 6.1.2 of this PMFA, in accordance with the following principles:

- 5.3.3.1 CHSRA may operate, engage a third party to operate, or engage PCJPB to operate, the CHSRA-owned trains, as part of and folded into PCJPB's commuter service;
- 5.3.3.2 The Parties will agree on a schedule for such operations and any changes to such schedules will be based on agreement of the Parties;
- 5.3.3.3 The trains will be listed on both PCJPB and CHSRA schedules as PCJPB commuter service.
- 5.3.3.4 PCJPB passengers traveling between San Francisco and San Jose (and/or the intermediate stations in Section 6.1.2 of this PMFA) will have access to such CHSRA-owned trains upon payment of fares and using fare media that are comparable to fares PCJPB charges for other express commuter trains on the corridor and that are to be agreed upon by CHSRA and PCJPB;
- 5.3.3.5 CHSRA passengers continuing to or originating from points south of San Jose will not be required to purchase an additional and separate commuter train ticket. Such passengers will be required, for the commuter portion of the journey, to pay an associated fare based on fares PCJPB charges for other express commuter trains on the Corridor, but CHSRA and PCJPB will work cooperatively to implement a ticketing system that allows such CHSRA passengers to purchase only one ticket that covers the entire journey of such passengers.
- 5.3.3.6 As to the operation of CHSRA-owned trains in the Corridor, Sections 6.1.3 and 6.1.4 of this PMFA will apply to infrastructure and maintenance costs, and station maintenance costs, respectively. As to other costs (e.g., personnel and administrative costs for PCJPB employees or contractors operating the CHSRA-owned trains), the operation of CHSRA-owned trains in the Corridor whether by CHSRA, a third party or PCJPB, will neither require an operating subsidy by or generate an operating profit to PCJPB (i.e., will result in no net additional cost or net additional revenue to PCJPB, such that it will be cost-neutral to PCJPB).

The Parties recognize that implementing the above agreement and principles regarding commuter express service will require further detail to be discussed between the Parties. Accordingly, no later than two years prior to the anticipated needed (as determined by CHSRA) commencement of operation of the commuter express trains, the Parties will have such discussions and memorialize the outcomes in one or more operating memoranda, to be signed by the Parties. Topics to cover will include (a) whether CHSRA or a third party will operate the service or whether PCJPB will operate the service, (b) mechanisms, methods and calculations to accomplish item 5.3.3.6 above, (c) operating requirements, (d)

Exhibit A: Scope of Work

PCJPB  
HSR 18-40  
Page 11 of 16

insurance and allocation of liability and (e) such other terms and conditions as are industry standard in agreements in similar situations involving operators and government providers of commuter rail services.

### 5.4 Maintenance and Usage Requirements and Limitations.

- 5.4.1 Unless otherwise agreed by the Parties in writing, PCJPB is required to continue the operation and maintenance of the physical aspects of the PCEP dedicated to the public transportation purposes for which the PCEP was initially approved.
- 5.4.2 Facilities constructed or reconstructed in connection with the PCEP, and property and equipment (including EMU Vehicles) purchased in connection with the PCEP, shall remain permanently dedicated to the public transit use (whether publicly or privately operated) in the same proportion and scope and to the same extent as mandated in this PMFA and in any related requirements established pursuant to the governing bond documents, if applicable. Property and equipment (including EMU Vehicles) acquired as part of the PCEP shall be dedicated to that public transit use for their full economic life cycle, which, for the purposes of this PMFA, will be determined in accordance with standard national transit practices and applicable rules and guidelines, including any extensions of that life cycle achievable by reconstruction, rehabilitation or enhancements.
- 5.4.3 PCJPB shall maintain the facilities, equipment and EMU Vehicles constructed, reconstructed or acquired in connection with the PCEP in a safe and good working condition and state of repair and in compliance with all applicable laws, using such care as a reasonably prudent owner and operator of such facilities and vehicles would use. PCJPB shall also maintain the Corridor, ensuring that such corridor is free of debris or refuse and that all improvements in such corridor remain safe and in good working condition and state of repair and in compliance with all applicable laws, using such care as a reasonably prudent owner and operator of such facilities and improvements would use.

### 5.5 CHSRA Rights to the Peninsula Rail Corridor.

- 5.5.1 PCJPB agrees that it shall convey to CHSRA, to the fullest extent of its legal right to do so and at no cost to CHSRA, a permanent and irrevocable non-exclusive possessory property interest in the PCJPB Fee-Owned Area of the Corridor to (a) enable future operation of CHSRA Blended System service in the Corridor after completion of the PCEP and consistent with CHSRA service commencement timing plans in the Corridor set forth in CHSRA's then-latest Business Plan; and (b) ensure CHSRA has the ability to construct additional improvements in the Corridor as might be reasonably necessary to reasonably enable CHSRA operations in the Corridor as described in Section 6, below. The property interest to be conveyed will be in the exact form (except non-substantial formatting changes for execution and recordation) of the Passenger Rail Service Easement attached hereto as Attachment 3 ("Easement Interest") (to the extent required, PCJPB will fully support, including in writing and through legal filings (including joint filings) as necessary, any regulatory or Surface Transportation Board ("STB") approvals required for transfer and/or usability of such Easement Interest) and will be conveyed (via PCJPB execution of the Easement Interest and transmittal to CHSRA) immediately following allocation by CHSRA and receipt

Exhibit A: Scope of Work



## Submission 1695 (Sebastian Petty, Caltrain, June 23, 2020) - Continued

PCJPB  
HSR 18-40  
Page 12 of 16

by PCJPB of any portion of the Funds; the Parties acknowledge that the effectiveness of the conveyance will be delayed until any required STB approvals are obtained. PCJPB represents that the legal descriptions attached as or referenced in Exhibit 2 to Attachment 3, which PCJPB provided, are complete and accurate descriptions of the PCJPB Fee-Owned Area.

- 5.5.1.1 The Parties acknowledge that the extent of the PCJPB Fee-Owned Area at and in the area of the Millbrae station used by PCJPB and the Bay Area Rapid Transit District ("BART") will be modified – with some land being added to and some land being deleted from the PCJPB Fee-Owned Area – pursuant to the terms of that certain Use, Operating and Maintenance Agreement for the Millbrae station and BART/JPB/SAMTRANS Facilities Related to the BART SFO Extension Project dated February 18, 2005, and as described in Recital E and Section 2.4 of that agreement. As stated in that Recital E, such land deletion and addition will be consummated by a Real Property Transfer Agreement, which is yet to be completed as of the Effective Date of this PMFA. The Parties agree to modify Exhibit 2 to Attachment 3, and re-record the Easement Interest if its recordation precedes completion of the Real Property Transfer Agreement referenced above, upon completion of the Real Property Transfer Agreement as necessary to (a) add to the area burdened by the Easement Interest the land that PCJPB receives from BART and (b) delete from the area burdened by the Easement Interest the land that PCJPB conveys to BART.
- 5.5.1.2 That the Easement Interest will be recorded initially only on the PCJPB Fee-Owned Area is not a limitation on the rights obtained by CHSRA through this PMFA. Following execution of this PMFA, and carrying through the Blended System Planning Process and negotiation of the Shared Use Agreement referenced in the Easement Interest, the Parties shall work cooperatively to develop approaches to ensure CHSRA obtains, at PCJPB cost if there is any cost, and records real property rights (preferred), or contract rights (secondary), to operate in and on areas of the Corridor outside of the PCJPB Fee-Owned Area. At a minimum, PCJPB shall in whole or in part transfer, convey or otherwise assign or allow, at no cost to CHSRA, the sharing with CHSRA of any rights PCJPB currently has in such areas as necessary to match or approximate the rights granted to CHSRA in the Easement Interest.
- 5.5.1.3 The Parties acknowledge that pursuant to Property Acquisition Law, the Easement Interest may need to convey the property rights described in this Section 5.5 to the California Public Works Board (PWB), or their designee, for subsequent conveyance to CHSRA.
- 5.5.2 The Parties anticipate that, at a future date as may be mutually agreed between the Parties, the Easement Interest may need to be amended and restated to reflect the implementation of the Blended System on the Corridor, including but not limited to as the vehicle to implement the intent of Section 5.5.1.1 of this PMFA.

Exhibit A: Scope of Work

PCJPB  
HSR 18-40  
Page 13 of 16

## 6 STANDARDS/CONDITIONS GOVERNING SHARED USE OF THE CORRIDOR

- 6.1 Unless otherwise agreed to by the Parties in writing as an amendment to this Agreement, PCJPB and CHSRA agree to the following regarding the Corridor:
- 6.1.1 The Parties agree that, upon completion of PCEP, the Future Necessary Electrification Elements, and the Positive Train Control system that PCJPB currently is installing, a minimum of eight (8) electric train slots per hour per direction will be created. CHSRA will be guaranteed two train slots per hour per direction created upon completion of the above. CHSRA may occupy two additional train slots per hour per direction (for a total of four train slots) created upon completion of the above, with the understanding that through the Blended System Planning Process the Parties jointly will determine whether additional capital investments in the Corridor other than investments in the electrification infrastructure and/or alternative or modified operating patterns involving both Parties' operating plans in the Corridor will be necessary to support creation of those next two additional train slots with the further understanding that the PCEP electrification infrastructure will be designed and constructed in a manner sufficient to support operation of four CHSRA 410-meter Velaro "E", or equivalent, trains per hour in each direction.
- 6.1.2 CHSRA will have reasonable shared access to the following stations for passengers and passenger-related facilities: 4<sup>th</sup> & King, 4<sup>th</sup> and Townsend, Millbrae, Transbay and Diridon, unless the Parties mutually agree otherwise through the Blended System Planning Process. The precise layouts and configurations for such shared access that can accommodate the respective operations of each Party will be addressed in future agreement(s) between the Parties. Facilities and infrastructure to be shared at the above-listed stations shall include but not be limited to parking, driveways, walkways, pathways, concourses, buildings, station buildings and platforms.
- 6.1.3 Upon commencement of CHSRA operations in the Corridor, CHSRA will pay PCJPB a share of infrastructure maintenance and power costs based on relative burden placed on the infrastructure or some similar basis. The precise formula for determining such cost sharing, including potential use of neutral third-party experts to conduct an analysis, will be addressed in a future agreement between the Parties.
- 6.1.4 Upon commencement of CHSRA operations in the Corridor, CHSRA will pay PCJPB a share of station maintenance costs based on relative burden placed on the infrastructure or some similar basis. The precise formula for determining such cost sharing, including potential use of neutral third-party experts to conduct an analysis, will be addressed in future agreement(s) between the Parties.
- 6.1.5 To meet CHSRA's starting service date, as set forth in its latest Business Plan, PCJPB will allow construction of reasonable improvements CHSRA needs to accomplish operations per Exhibit A, Sections 6.1.1 and 6.1.2 and to meet the requirements set forth in Proposition 1A. PCJPB will allow the same level of construction-period disruption to its service as it allow(ed) for Corridor electrification.

Exhibit A: Scope of Work

# Submission 1695 (Sebastian Petty, Caltrain, June 23, 2020) - Continued

PCJPB  
HSR 18-40  
Page 14 of 16

PCJPB  
HSR 18-40  
Page 15 of 16

## 7 FUTURE COOPERATION

- 7.1 PCJPB is currently working with PG&E to interconnect PCJPB's PCEP electrification system with PG&E's electrical infrastructure. Upon reaching agreement with PG&E regarding the infrastructure necessary for the interconnection, the Parties anticipate that PCJPB and PG&E will initiate discussions regarding allocation of the costs associated with the interconnection infrastructure (i.e. discussions to determine the share of costs to be borne by PCJPB, PG&E and/or other non-CHSRA parties). PCJPB agrees to inform and involve CHSRA during these cost allocation discussions and negotiations because of their potential impact on CHSRA.
- 7.2 The Parties recognize and acknowledge that, beyond the rights and privileges this PMFA already grants to CHSRA, there will be a continuing need over time to negotiate additional agreements that will address, among other things, detailed issues pertinent to future shared use (including dispatching and scheduling) and maintenance of the Corridor by PCJPB and CHSRA. To the extent not addressed by this PMFA, such negotiations shall follow the process described in Article IV of the Funding Commitment Agreement.
- 7.3 To the extent competitive bidding rules applicable to CHSRA allow, CHSRA will offer to PCJPB the ability to contract with CHSRA to perform for compensation any CHSRA-needed improvements in the Corridor prior to offering such work to other potential contractors.

## 8 FUNDING

### 8.1 Project Costs: Sources of Funds.

- 8.1.1 The total estimated project costs of the PCEP are \$1.98 billion, and Attachment 4 attached hereto (the "Cost Plan") sets forth the anticipated budget by component of project costs, including the fiscal years in which such costs are anticipated to be incurred.
- 8.1.2 Unless approved by the Configuration Management Board ("CMB") or deemed by the CMB to not require its approval (for example, change orders under a certain threshold set by the CMB), the PCJPB shall not without the prior written approval of CHSRA execute or approve any contract, scope increase, change order or any other cost increase with respect to the PCEP that would individually increase either the Corridor electrification or EMU Vehicle cost (as set forth in Attachment 4) by more than \$1,000,000. PCJPB shall refrain from segmenting contracts, scope increases, change orders and cost increases into smaller components to avoid exceeding the \$1,000,000 threshold.

Exhibit A: Scope of Work

- 8.1.2.1 Prior to agreeing to a dispute settlement with any PCEP contractor, PCJPB will confer with CHSRA if the settlement would cause known and in-process contingency drawdown to fall below the expected threshold in the Contingency Drawdown Curve set forth in Attachment 4.5. When PCJPB confers with CHSRA regarding the proposed settlement, PCJPB will present an outline of a Remediation Plan for addressing the contingency deficit.

- 8.1.3 The Funding Sources List sets forth the sources of all amounts, including the Funds, anticipated to be used to fund the PCEP in full, including the fiscal years in which such amounts by source are anticipated to be received. CHSRA is obligated to provide the amounts of the Funds in the fiscal year schedule set forth in the Funding Sources List (as it may be modified from time to time per the following Section 8.1.4), provided, however, that such CHSRA obligation (a) does not commence until PCJPB obtains approval from SamTrans to grant and record the Easement Interest and (b) is limited by the extent to which PCJPB and the other funding partners listed in the Funding Sources List have timely performed their respective obligations under the applicable agreements and MOUs, including but not limited to, the obligation of those funding partners, other than CHSRA, to provide funds in accordance with the dates and amounts set forth in the Funding Sources List. The Parties acknowledge that SB 1029 may need to be amended to allow CHSRA contributions (\$600 million) per the Funding Sources List schedule attached hereto, because the SB 1029 appropriation expires in 2018; the Parties agree to modify the Funding Sources List schedule if such SB 1029 amendment does not occur.

- 8.1.4 The Cost Plan and the Funding Sources List may only be materially modified with the written concurrence of both Parties and only if consistent with the MOU Supplement and Funding Commitment Agreement, and such modified version of the Cost Plan and the Funding Sources List may be substituted for the versions thereof previously attached hereto without need for a formal amendment to this PMFA; provided, however, that any modification to the Cost Plan and Funding Sources List that increases CHSRA's level of funding or accelerates performance of its financial obligations shall require a formal amendment that is approved by the California Department of Finance. PCJPB shall provide CHSRA with written updates on the status of the Cost Plan and the Funding Sources List during each quarterly meeting described in Section 4.3 of Exhibit A; such updates shall include a detailed summary of then-to-date total billing for PCEP costs to each of the funding partners listed in the Funding Sources List, so that CHSRA will be able to determine what costs (type and amount) have been billed to each funding entity.

### 8.2 Matching Funds.

- 8.2.1 PCJPB shall provide matching funds, to be spent on the items in Attachment I Scope of Work, in an amount not less than the total amount reimbursed by CHSRA for the PCEP under this PMFA.

Exhibit A: Scope of Work



## Submission 1695 (Sebastian Petty, Caltrain, June 23, 2020) - Continued

PCJPB  
HSR 18-40  
Page 16 of 16

PCJPB  
HSR 18-40  
Page 1 of 3

- 8.2.2 Except where specifically provided to the contrary in this PMFA or as authorized and reimbursed through the Funding Commitment Agreement and Implementing Agreement, reimbursement of and credits for local matching funds will be made or allowed only for work performed after the Effective Date hereof and before August 1, 2022, or such later date as the Parties may agree to via amendment to this Agreement as a result of PCEP schedule modifications contemplated by Section 3.2 hereof provided that CHSRA first obtains the consent of the California Department of Finance (the "Funding Termination Date").

#### 8.3 Funding Contingency Clause

- 8.3.1 After execution of this PMFA, if Congress or the State Legislature does not appropriate sufficient funds to the CHSRA, or actions or inactions of other government agencies or market forces prevent appropriated funds from becoming available, or a court of law prevents CHSRA use of appropriated funds, thereby preventing the CHSRA's ability to satisfy its funding obligations contained in this PMFA, the CHSRA shall have the option to either: 1) cancel this PMFA with no further liability occurring to the CHSRA; or 2) amend this PMFA and reduce the scope of work to reflect any reduction in funds.

### 9 PROJECT REPRESENTATIVES

- 9.1 All inquiries during the term of this Agreement will be directed to the project representatives ("Contract Managers") identified below:

CHSRA	PCJPB
Contract Manager: Bruce Armistead	Contract Manager: April Chan
Address: 770 L Street, Suite 620 MS 1 Sacramento, CA 95814	Address: 1250 San Carlos Avenue PO Box 3006 San Carlos, CA 94070
Phone: 916) 330-5663	Phone: 650-508-6228
Email: bruce.armistead@hsr.ca.gov	Email: chana@samtrans.com

- 9.2 The Contract Managers may be changed without amendment (as specified in Exhibit D, Section 1).

### EXHIBIT B: FUNDS, BUDGET DETAIL AND PAYMENT PROVISIONS

#### 1 INVOICING AND PAYMENT

- 1.1 For services satisfactorily rendered in accordance with the terms of this Agreement, and upon receipt and approval of the invoices by the CHSRA Contract Manager, the CHSRA agrees to reimburse the PCJPB for actual hours worked by PCJPB staff (which consist of public employees of PCJPB member agencies) on an actual cost basis according to the billing rates set forth in Attachment 6 (and in accordance with PCJPB's policies and procedures) and for other allowable costs as set forth in this Exhibit B or Attachment 7 hereto. The hourly rates (by position) for PCJPB staff set forth in Attachment 6 are rate caps, or the maximum allowed to be billed for work completed by PCJPB staff over the duration of this Agreement. Notwithstanding the foregoing, in the event new rates are (1) implemented and approved by the PCJPB, (2) implemented pursuant to the San Mateo County Transit District Personnel Policies and Procedures Manual, Chapter 3, Section 25 – Position Change or (3) implemented pursuant to the San Mateo County Transit District Personnel Policies and Procedures Manual, Chapter 3, Section 13 – Acting, Additional Duties, and Lead Pay, the new rates will apply, without amendment, for work performed by PCJPB staff after the PCJPB's submittal of the new rates (with reasoning for implementation) to the CHSRA's Contract Manager. The PCJPB may also modify, without amendment, the PCJPB staff authorized to perform work under this Agreement. In the event the PCJPB desires to add an authorized staff member, the PCJPB must provide written notice to the CHSRA's Contract Manager before such staff member may perform work under this Agreement. PCJPB hereby confirms that the positions listed in Attachment 6 include only those positions PCJPB reasonably expects to be necessary to deliver the Scope of Work, Attachment 1.
- 1.2 No payments will be made by CHSRA in advance of the applicable service being rendered or the applicable cost being incurred by PCJPB. In addition, CHSRA shall not be required to reimburse more project costs cumulatively, per quarter of any fiscal year, than the sums identified and included in the Cost Plan for such time period; this is to ensure that CHSRA can manage its funds availability for its own projects and for PCEP in a controlled and predictable manner. However, accelerated reimbursement of PCEP costs in excess of the amounts indicated in the Cost Plan for a particular time period may be allowed in the sole discretion of CHSRA if amounts are available to CHSRA for such purpose.
- 1.3 PCJPB shall provide one paper original and two copies of the invoice for payment. Invoices shall be submitted no more than monthly in arrears and no later than 30 calendar days after completion of each billing period or upon completion of a task to:

Financial Office  
California High-Speed Rail Authority  
770 L Street, Suite 620 MS3  
Sacramento, CA 95814

[accounts payable@hsr.ca.gov](mailto:accounts payable@hsr.ca.gov)

(1 original and 2 copies)

Exhibit B: Funds, Budget Detail and Payment Provisions

Exhibit A: Scope of Work



# Submission 1695 (Sebastian Petty, Caltrain, June 23, 2020) - Continued

PCJPB  
HSR 18-40  
Page 2 of 3

PCJPB  
HSR 18-40  
Page 3 of 3

- 1.4 The PCJPB shall also submit (electronically) one additional copy of the invoice and supporting documentation to the CHSRA's Contract Manager or designee at the address identified in Exhibit A.
- 1.5 With the exception of pending claims and potential claims that can be filed within applicable legal time limits or other extenuating circumstances, the Funding Termination Date is the last date for PCJPB to incur valid PCEP costs or credits for reimbursement by CHSRA. Subject to the foregoing, PCJPB has 180 days after the Funding Termination Date to make already-incurred final allowable payments to PCEP contractors or vendors and submit the final invoice to CHSRA for reimbursement of allowable PCEP costs before the remaining CHSRA funds may no longer be used to pay for PCEP costs. PCJPB expressly waives any right to allowable reimbursements from CHSRA pursuant to this PMFA for costs incurred after the Funding Termination Date and for costs invoiced to CHSRA for payment after the 180th day following the Funding Termination Date.

## 2 INVOICE FORMAT

- 2.1 The CHSRA will accept computer generated or electronically transmitted invoices. The date of "invoice receipt" shall be the date the CHSRA receives the paper copy at the address listed in Section 1.3 of this Exhibit.
- 2.2 An invoice shall include all aspects and information as set forth in Attachment 7.
- 2.3 The PCJPB acknowledges that the CHSRA may add reasonable information or documentation requirements to the invoice list requirements of Attachment 7 to meet CHSRA needs, if required by the State Controller's Office or if required for the CHSRA to meet any reporting requirements. The PCJPB, upon receipt of written communication requiring additional documentation or information, shall promptly provide such requested documentation and/or information.
- 2.4 The PCJPB shall retain back-up documentation for audit purposes available to the CHSRA upon request. The PCJPB shall include appropriate provisions in each of its subcontracts to secure adequate backup documentation to verify all PCJPB's contractor services and expenses invoiced for payment under this Agreement.

## 3 TRAVEL AND PER DIEM RATES

- 3.1 The PCJPB shall only be reimbursed for travel by its staff to and from PCJPB offices to the PCEP construction sites (no other travel is authorized) as necessary to carry out the scope of work under this Agreement. Such travel for PCJPB staff will be reimbursed using the same rates provided to non-represented state employees. The PCJPB must pay for any travel expense in excess of these rates. The PCJPB may obtain current rates at the following website: <http://www.calhr.ca.gov/employees/pages/travel-reimbursements.aspx>.
- 3.2 PCJPB contractor travel is not eligible for reimbursement under this Agreement.
- 3.3 The PCJPB must retain documentation of travel expense in its financial records. The documentation must be listed by trip and include dates and times for departure and return. Travel receipts shall be submitted with invoices requesting reimbursement from the CHSRA.

Exhibit B: Funds, Budget Detail and Payment Provisions

## 4 COST PRINCIPLES

- 4.1 The PCJPB agrees to comply with procedures in accordance with OMB Circular A-87, as amended, Cost Principles for State, Local, and Indian Tribal Governments.
- 4.2 The PCJPB agrees to comply with Title 49 Code of Federal Regulations, Part 18, Uniform Administrative Requirements for Grants and Cooperative Agreements to State and Local Governments, and with any requirements stemming from the Funds received by PCJPB under this PMFA or other funds received or used by PCJPB in connection with the PCEP.
- 4.3 Any costs for which payment has been made to the PCJPB that are determined by subsequent audit to be unallowable under OMB Circular A-87, as amended, 49 C.F.R. Part 18, or other applicable statute, rule, requirement or regulation are subject to repayment by the PCJPB to the CHSRA.
- 4.4 Any subagreement in excess of \$25,000 entered into as a result of this Agreement, shall contain all the provisions of Exhibit B, Section 4.

## 5 EXCISE TAX

- 5.1 The State of California is exempt from federal excise taxes, and no payment will be made for any federal excise taxes levied on PCJPB. CHSRA will only pay for any state or local sales or use taxes on the services rendered to CHSRA pursuant to this PMFA.

## 6 PROMPT PAYMENT ACT

- 6.1 CHSRA will endeavor to make payment in the time frames set forth in Government Code Chapter section 927, *et seq.*

## 7 INVOICE DISPUTES

- 7.1 Payments shall be made to the PCJPB for undisputed invoices. An undisputed invoice is an invoice submitted by the PCJPB for services rendered and for which additional evidence is not required to determine its validity. The invoice will be disputed if the invoice is inaccurate, or if it does not comply with the terms of the Agreement. If the invoice is disputed, the PCJPB will be notified via a Dispute Notification Form, or with other written notification within 15 working days of receipt of the invoice; the PCJPB will be paid the undisputed portion of the invoice. In the event the project representatives are unable to resolve the issue(s) leading to the disputed invoice, the Parties shall follow the dispute resolution procedure set forth in Exhibit D, Section 4.

Exhibit B: Funds, Budget Detail and Payment Provisions

## Submission 1695 (Sebastian Petty, Caltrain, June 23, 2020) - Continued

PCJPB  
HSR 18-40  
Page 1 of 4

PCJPB  
HSR 18-40  
Page 2 of 4

**EXHIBIT C: GENERAL TERMS AND CONDITIONS****1 APPROVAL**

- 1.1 This PMFA shall be of no force and effect until signed by both Parties and approved by the California Department of Finance and any other required state department or agency, if required.

**2 AMENDMENT**

- 2.1 No amendment or variation of the terms of this Agreement shall be valid unless made in writing, signed by the Parties and approved as required, including but not limited to, approval by the California Department of Finance. No oral understanding or Agreement not incorporated in the Agreement is binding on any of the Parties.

**3 ASSIGNMENT**

- 3.1 This Agreement is not assignable by the PCJPB, either in whole or in part, without the written consent of the State in the form of a formal written amendment.

**4 AUDIT**

- 4.1 PCJPB agrees that the awarding department, the Department of General Services, the Bureau of State Audits, or their designated representative shall have the right to review and to copy any records and supporting documentation pertaining to the performance of this Agreement. PCJPB agrees to maintain such records for possible audit for a minimum of three (3) years after final payment, unless a longer period of records retention is stipulated. PCJPB agrees to allow the auditor(s) access to such records during normal business hours and to allow interviews of any employees who might reasonably have information related to such records. Further, PCJPB agrees to include a similar right of the State to audit records and interview staff in any contract or subcontract related to performance of this Agreement. (Gov. Code §8546.7).

**5 INDEMNIFICATION**

- 5.1 PCJPB agrees to indemnify, defend and save harmless the State, its officers, agents and employees from any and all claims and losses accruing or resulting to any and all contractors, subcontractors, suppliers, laborers, and any other person, firm or corporation furnishing or supplying work services, materials, or supplies in connection with the performance of this Agreement, and from any and all claims and losses accruing or resulting to any person, firm or corporation who may be injured or damaged by PCJPB in the performance of this Agreement.

**6 DISPUTES**

- 6.1 PCJPB shall continue with the responsibilities under this Agreement during any dispute.

Exhibit C: General terms and conditions

**7 INDEPENDENT CONTRACTOR**

- 7.1 PCJPB, and the agents and employees of PCJPB, in the performance of this Agreement, shall act in an independent capacity and not as officers or employees or agents of the State.

**8 NON-DISCRIMINATION CLAUSE**

- 8.1 During the performance of this Agreement, PCJPB and its contractors shall not unlawfully discriminate, harass, or allow harassment against any employee or applicant for employment because of sex, race, color, ancestry, religious creed, national origin, physical disability (including HIV and AIDS), mental disability, medical condition (e.g., cancer), age (over 40), marital status, and denial of family care leave. PCJPB and contractors shall insure that the evaluation and treatment of their employees and applicants for employment are free from such discrimination and harassment. PCJPB and contractors shall comply with the provisions of the Fair Employment and Housing Act (Gov. Code §12990 (a-f) et seq.) and the applicable regulations promulgated thereunder (California Code of Regulations, Title 2, Section 7285 et seq.). The applicable regulations of the Fair Employment and Housing Commission implementing Government Code Section 12990 (a-f), set forth in Chapter 5 of Division 4 of Title 2 of the California Code of Regulations, are incorporated into this Agreement by reference and made a part hereof as if set forth in full. PCJPB and its contractors shall give written notice of their obligations under this clause to labor organizations with which they have a collective bargaining or other Agreement.

- 8.2 PCJPB shall include the nondiscrimination and compliance provisions of this clause in all contracts to perform work under the Agreement.

**9 CERTIFICATION CLAUSES**

- 9.1 DRUG-FREE WORKPLACE REQUIREMENTS: PCJPB will comply with the requirements of the Drug-Free Workplace Act of 1990 and will provide a drug-free workplace by taking the following actions:

- 9.1.1 Publish a statement notifying employees that unlawful manufacture, distribution, dispensation, possession or use of a controlled substance is prohibited and specifying actions to be taken against employees for violations.
- 9.1.2 Establish a Drug-Free Awareness Program to inform employees about:
- 9.1.2.1 The dangers of drug abuse in the workplace;
- 9.1.2.2 the person's or organization's policy of maintaining a drug-free workplace;
- 9.1.2.3 any available counseling, rehabilitation and employee assistance programs; and,
- 9.1.2.4 penalties that may be imposed upon employees for drug abuse violations.
- 9.1.3 Every employee who performs work under this Agreement will:

Exhibit C: General terms and conditions

## Submission 1695 (Sebastian Petty, Caltrain, June 23, 2020) - Continued

PCJPB  
HSR 18-40  
Page 3 of 4PCJPB  
HSR 18-40  
Page 4 of 4

9.1.3.1 receive a copy of the company's drug-free workplace policy statement;  
and,

9.1.3.2 agree to abide by the terms of the company's statement as a condition of  
employment on the Agreement.

9.1.4 Failure to comply with these requirements may result in suspension of payments  
under the Agreement or termination of the Agreement or both and PCJPB may be  
ineligible for award of any future State agreements if the CHSRA determines that  
any of the following has occurred: the PCJPB has made false certification, or  
violated the certification by failing to carry out the requirements as noted above.  
(Gov. Code §8350 et seq.)

9.2 DOMESTIC PARTNERS: For contracts over \$100,000 executed or amended after January  
1, 2007, the PCJPB certifies that PCJPB is in compliance with Public Contract Code section  
10295.3.

9.3 AMERICANS WITH DISABILITIES ACT: PCJPB assures the State that it complies with  
the Americans with Disabilities Act (ADA) of 1990, which prohibits discrimination on the  
basis of disability, as well as all applicable regulations and guidelines issued pursuant to the  
ADA. (42 U.S.C. 12101 et seq.)

9.4 AIR OR WATER POLLUTION VIOLATION: PCJPB shall not be: (1) in violation of any  
order or resolution not subject to review promulgated by the State Air Resources Board or  
an air pollution control district; (2) subject to cease and desist order not subject to review  
issued pursuant to Section 13301 of the Water Code for violation of waste discharge  
requirements or discharge prohibitions; or (3) finally determined to be in violation of  
provisions of federal law relating to air or water pollution.

**10 TIMELINESS**

10.1 Time is of the essence in this Agreement.

**11 COMPENSATION**

11.1 The consideration to be paid PCJPB, as provided herein, shall be in compensation for all of  
PCJPB's expenses incurred in the performance hereof, including (if authorized) travel, per  
diem, and taxes, unless otherwise expressly so provided.

**12 GOVERNING LAW**

12.1 This Agreement is governed by and shall be interpreted in accordance with the laws of the  
State of California.

**13 CHILD SUPPORT COMPLIANCE ACT**

13.1 For any agreement in excess of \$100,000, PCJPB acknowledges in accordance with Public  
Contract Code 7110, that:

Exhibit C: General terms and conditions

13.1.1 The PCJPB recognizes the importance of child and family support obligations  
and shall fully comply with all applicable state and federal laws relating to child  
and family support enforcement, including, but not limited to, disclosure of  
information and compliance with earnings assignment orders, as provided in  
Chapter 8 (commencing with section 5200) of Part 5 of Division 9 of the Family  
Code; and

13.1.2 The PCJPB, to the best of its knowledge is fully complying with the earnings  
assignment orders of all employees and is providing the names of all new  
employees to the New Hire Registry maintained by the California Employment  
Development Department.

**14 UNENFORCEABLE PROVISION**

14.1 In the event that any provision of this Agreement is unenforceable or held to be  
unenforceable, then the Parties agree to work cooperatively to amend this Agreement to  
restore the original full intent and rights and obligations of the Parties contained in this  
Agreement, if reasonably feasible. If not reasonably feasible, either Party may terminate  
this Agreement.

Exhibit C: General terms and conditions



## Submission 1695 (Sebastian Petty, Caltrain, June 23, 2020) - Continued

PCJPB  
HSR 18-40  
Page 1 of 6

PCJPB  
HSR 18-40  
Page 2 of 6

**EXHIBIT D: SPECIAL TERMS AND CONDITIONS****1 CONTRACT MANAGEMENT**

- 1.1 The PCJPB's Contract Manager is responsible for the day-to-day project status, decisions and communications with the CHSRA's Contract Manager.
- 1.2 Either Party may change its Contract Manager at any time by giving written notice to the other Party.

**2 CONTRACTS**

- 2.1 Nothing contained in this Agreement or otherwise, shall create any contractual relation between the CHSRA and any PCJPB contractors, and no contract shall relieve the PCJPB of its responsibilities and obligations under this Agreement. The PCJPB agrees to be as fully responsible to the CHSRA for the acts and omissions of its contractors and of persons either directly or indirectly employed by any of them as it is for the acts and omissions of its contractors and of persons either directly or indirectly employed by the PCJPB. The PCJPB's obligation to pay its contractors is an independent obligation from the CHSRA's obligation to make payment to the PCJPB. As a result, the CHSRA shall have no obligation to pay or enforce the payment of any moneys to any PCJPB contractor or subcontractor.

**3 CONFLICT OF INTEREST**

- 3.1 Both Parties acknowledge their shared interest in avoiding organizational conflicts of interest in the performance of work funded under this Agreement.
- 3.2 The PCJPB's contractors and their employees will comply with the PCJPB's Organizational Conflict of Interest Policy.
- 3.3 By inclusion of the authorized contractors listed in the Approved Contractor List attached hereto as Attachment 8, both Parties agree that no significant conflict exists that would preclude the listed firms from performing work under this Agreement.
- 3.4 If the PCJPB seeks to add any contractors or subcontractors to this Agreement, the CHSRA retains authority to analyze whether such additions would present an organizational conflict of interest under the CHSRA's Organizational Conflict of Interest Policy and, if so, either to decline to add such contractors or subcontractors, or to require mitigation of identified conflicts before the conflicted entity is assigned any work under this Agreement.

**4 SETTLEMENT OF DISPUTES**

- 4.1 The Parties will follow the dispute resolution procedure set forth in Section IV of the Funding Commitment Agreement.

**5 TERMINATION**

- 5.1 This Agreement can be terminated at any time by mutual agreement of the parties.

**6 NON-WAIVER**

- 6.1 No waiver of any breach of this Agreement shall be held to be a waiver of any other or subsequent breach. No remedy available in this Agreement is intended to be exclusive of or a prerequisite to any other remedy, and every remedy shall be cumulative and shall be in addition to every other remedy provided therein or available at law or in equity. The failure of the CHSRA to enforce any provision of this Agreement or require performance by the PCJPB of any provision shall in no way be construed to be a waiver of those provisions, affect the validity of this Agreement in whole or in part, or the right of the CHSRA to subsequently enforce any such provision.

**7 CAPTIONS**

- 7.1 The clause headings appearing in this Agreement have been inserted for the purpose of convenience and ready reference and do not define, limit, or extend the scope or intent of the clauses.

**8 INDEMNIFICATION**

- 8.1 In addition to the Indemnification provision in Exhibit C, the following indemnification provision shall also apply to this Agreement: The CHSRA agrees to indemnify, defend and save harmless the PCJPB, its officers, agents and employees from any and all claims and losses accruing or resulting to any and all contractors, subcontractors, suppliers, laborers, and any other person, firm or corporation furnishing or supplying work services, materials, or supplies in connection with the performance of this Agreement stemming from any tortious acts of the CHSRA in the performance of this Agreement.

**9 PREVAILING WAGES**

- 9.1 PCJPB shall comply with all Labor Code requirements applicable to the Scope of Work set forth in Attachment 1 of this Agreement or any additional requirements stemming from the funding provided under this Agreement. PCJPB shall include the provisions of this clause in all contracts to perform work under the Agreement.

**10 LICENSES AND PERMITS**

- 10.1 The PCJPB shall ensure that all contractors hired to complete the Scope of Work under Attachment 1 of this Agreement possess all required licenses and permits.

**11 INSURANCE**

- 11.1 Without limiting the PCJPB's indemnification of the CHSRA, PCJPB agrees to require any and all PCJPB contractors to list the CHSRA as an additional insured on all insurance required under each contract between the PCJPB and its PCJPB contractor(s). The PCJPB shall provide certificates of insurance to the CHSRA as evidence of the insurance coverage required herein. The PCJPB shall ensure that it provides current certifications of insurance to the CHSRA at all times during the term of this Agreement.

Exhibit D: Special Terms and Conditions

Exhibit D: Special Terms and Conditions

## Submission 1695 (Sebastian Petty, Caltrain, June 23, 2020) - Continued

PCJPB  
HSR 18-40  
Page 3 of 6

PCJPB  
HSR 18-40  
Page 4 of 6

### 12 PROJECT PERMITS AND APPROVALS

- 12.1 PCJPB represents that as of the date of this PMFA, except as listed on Attachment 9 hereto, to the best of its knowledge PCJPB has obtained all public and private approvals, permits, entitlements and rights (including property and operating rights) needed or reasonably necessary to acquire all equipment and materials identified in the Scope of Work, to construct the PCEP infrastructure and to operate the PCEP electrification system once completed, all as contemplated in this PMFA (collectively, "Project Permits"). PCJPB will keep all Project Permits in full force and effect throughout the term of this PMFA and available for CHSRA review at any time upon reasonable advance notice. PCJPB will secure and pay for all approvals and permits of any kind required from any government entity necessary to construct the PCEP infrastructure and eventually operate in the post-PCEP Corridor.

### 13 NONDISCRIMINATION COMPLIANCE

- 13.1 During the performance of this Agreement, the PCJPB and the PCJPB Contractors shall not deny the Agreement's benefits to any person on the basis of race, religious creed, color, national origin, ancestry, physical disability, mental disability, medical condition, genetic information, marital status, sex, gender, gender identity, gender expression, age, sexual orientation, or military and veteran status, nor shall they discriminate unlawfully against any employee or applicant for employment because of race, religious creed, color, national origin, ancestry, physical disability, mental disability, medical condition, genetic information, marital status, sex, gender, PCJPB identity, gender expression, age, sexual orientation, or military and veteran status. The PCJPB shall insure that the evaluation and treatment of employees and applicants for employment are free of such discrimination.
- 13.2 The PCJPB shall comply with the provisions of the Fair Employment and Housing Act (Gov. Code section 12900, *et seq.*) the regulations promulgated thereunder (Cal. Code Regs., Tit. 2, section 11000, *et seq.*), the provisions of Article 9.5, Chapter 1, Part 1, Division 3, Title 2 of the Government Code (Gov. Code sections 11135-11139.5), and the regulations or standards adopted by the awarding state agency to implement such article.
- 13.3 The PCJPB shall permit access by representatives of the Department of Fair Employment and Housing and the CHSRA upon reasonable notice at any time during the normal business hours, but in no case less than 24 hours' notice, to such of its books, records, accounts, other sources of information and its facilities as said Department or CHSRA shall require to ascertain compliance with this clause.
- 13.4 The PCJPB and the PCJPB Contractors shall give written notice of their obligations under this Section 13 to labor organizations with which they have a collective bargaining or other agreement.
- 13.5 The PCJPB shall include the nondiscrimination and compliance provisions of this clause in all subcontracts to perform work under this Agreement.

### 14 ACCESS TO SITES AND RECORDS

- 14.1 The CHSRA staff or its representatives shall have reasonable access to all sites (including, but not limited to, construction sites) and records related to this Agreement.

Exhibit D: Special Terms and Conditions

### 15 SIGNATORIES

- 15.1 Each Party warrants and affirms that the individual signing this Agreement on behalf of the respective Party has the authority to bind such Party to the terms and conditions herein.

### 16 COUNTERPARTS

- 16.1 This PMFA may be executed in several counterparts, each of which shall be deemed an original and all of which shall constitute one and the same instrument. The exchange of copies of this PMFA and of signature pages by electronic mail in "portable document format" ("pdf") form shall constitute effective execution and delivery of this PMFA as to the Parties and may be used in lieu of the original PMFA for all purposes.

### 17 BOND PROVISIONS

- 17.1 Management Contracts. If PCJPB enters into a management contract with a private party for operation of rail or other transportation services in connection with the PCEP or that otherwise will involve use of the PCEP, PCJPB will obtain prior approval from Bond Counsel acceptable to CHSRA and the California State Treasurer that the terms of such management contract meet the requirements of Internal Revenue Service Revenue Procedure 2017-13 (as supplemented or amended) or any successor thereto (dealing generally with guidelines for when management contracts may be deemed not to create a "private use" of bond-financed property) or are otherwise acceptable. PCJPB must also be prepared to certify, upon request of CHSRA or the California State Treasurer, that the revenues that PCJPB (or its manager) receives directly from the operation of transportation services in connection with the PCEP (but not including any subsidy of the transportation operation from taxes or other outside fund sources) are, for any fiscal year, less than the ordinary and necessary expenses directly attributable to the operation and maintenance of the transportation system (excluding any overhead or administrative costs of PCJPB).

#### 17.2 Non-Governmentally Used Property

- 17.2.1 Except as provided in this Section 17, CHSRA and PCJPB agree that any costs of the PCEP acquired or constructed by PCJPB allocable to portions of the PCEP that are subject to any property interests held by a non-governmental person(s) in connection with business activities, such as easements, leases, or fee interests, not generally enjoyed by the public (hereinafter referred to as "Non-Governmentally Used Property," or "NUP") shall require the prior approval of CHSRA and the California State Treasurer, if applicable. It is anticipated that approval will be granted if, taking into account the existing and expected uses of the proceeds of the bonds, CHSRA and the California State Treasurer determine that the continued tax-exempt status of the State of California bonds will not be adversely affected and that the use of the property is consistent with the PCEP and its described purpose. If PCJPB receives any revenues or profits from any NUP activities allowed pursuant to this (whether approved upon execution of this PMFA or hereafter approved by CHSRA), PCJPB agrees that such revenues or profits shall be used exclusively for the public transportation services for which the PCEP was initially approved, either for capital improvements or operating costs. If PCJPB does not so dedicate those revenues or profits, a proportionate share shall (unless disapproved by the California State Treasurer) be paid to CHSRA equivalent to the ratio of CHSRA's percentage of funding for the PCEP.

Exhibit D: Special Terms and Conditions



## Submission 1695 (Sebastian Petty, Caltrain, June 23, 2020) - Continued

PCJPB  
HSR 18-40  
Page 5 of 6

PCJPB  
HSR 18-40  
Page 6 of 6

17.2.2 NUP will include, but is not limited to, property that is sold (including sales of air and subsurface rights), and property subject to easements, leases, or similar rights. A rail right of way will not be treated as NUP solely as a result of a freight use easement retained by the seller of the right of way to PCJPB, provided that the sale agreement appropriately excludes the freight use easement from the property or rights being acquired.

17.2.3 For purposes of this Section 17, NUP does not include "incidental uses" of the PCEP, such as vending machines, pay telephones, small kiosks, and similar uses provided that (i) such uses are not related to any other use of the facility by the same persons or entities, and (ii) all such "incidental uses" do not comprise, in the aggregate, more than 2.5% of the costs or space of the PCEP.

#### 17.3 Allocation and Uses of State of California Bond Proceeds.

17.3.1 State of California bond proceeds transferred pursuant to this PMFA will be used by PCJPB to pay costs of acquiring and constructing the PCEP. Absent written approval by CHSRA, the Department of Finance and the State Treasurer, PCJPB will not use State of California bond proceeds derived from the sale of tax-exempt bonds to repay any tax-exempt-based debt (e.g., used as interim financing for the PCEP). Without relieving PCJPB of its obligation to comply with all terms of this PMFA (including but not limited to Exhibit D, Section 17), it is understood and agreed that PCJPB may use State of California bond proceeds derived from the sale of taxable bonds as may be issued from time to time to repay any debt (e.g., used as interim financing for the PCEP); upon request by PCJPB, CHSRA will inform PCJPB of whether a payment(s) under this PMFA from CHSRA to PCJPB was derived from taxable or tax-exempt bonds. Bond proceeds will be used to reimburse PCJPB for a portion of the costs of the PCEP initially paid by PCJPB, but no bond proceeds will be used to reimburse any costs paid by PCJPB more than 18 months prior to such reimbursement.

17.3.2 NUP shall, for accounting and bookkeeping purposes, first be allocated to funding sources other than the bond funds. For purposes of making such allocations, the costs attributable to NUP involving a sale, easement, lease or similar arrangement shall be determined on the basis of a fair allocation of value, which may include determinations based upon square meters/feet of the area encumbered by the NUP lease or easement relative to the total area acquired or constructed if all such area is of approximately equal value.

17.3.3 Notwithstanding the foregoing, PCJPB may be authorized to receive an allocation of State of California bond proceeds for costs of NUP if PCJPB submits a certified bond certification questionnaire to CHSRA and both CHSRA and the State Treasurer approve the NUP to be financed with bond proceeds.

17.3.4 PCJPB shall not loan any portion of bond proceeds funding the PCEP to any other person or entity (whether for-profit, non-profit or governmental). For this purpose, a "loan" includes any arrangement that is the economic equivalent of a loan, regardless of how it is named.

17.3.5 To the extent any State of California bond proceeds are used to fund right of way acquisition for the PCEP, including temporary construction easements and excess property, PCJPB will not sell such property without approval of CHSRA and the State Treasurer. If approved, proceeds from the sale of such bond-funded property may be required to be returned or credited to CHSRA on a pro-rata basis.

17.4 Nothing in this Section 17 shall be interpreted to limit or prevent CHSRA from providing service in the Corridor via a commercial, for-profit operator, consistent with the rights, agreements and understandings between the Parties set forth elsewhere in this PMFA.

Exhibit D: Special Terms and Conditions

Exhibit D: Special Terms and Conditions

## Response to Submission 1695 (Sebastian Petty, Caltrain, June 23, 2020)

### 1695-1702

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-3: Consideration of Caltrain Business Plan, Including the 2040 Caltrain Service Vision.

The Authority will continue coordination with PCJPB through planning, design, construction and operation of the blended system, and with other regional agencies and local jurisdictions where appropriate. The operational assumptions utilized to support the project description in the Draft EIR/EIS are adequate to inform the analysis and disclosure of environmental impacts associated with the Authority's proposed project within the Draft EIR/EIS.

### 1695-1703

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-3: Consideration of Caltrain Business Plan, Including the 2040 Caltrain Service Vision.

The Authority will continue coordination with PCJPB through planning, design, construction and operation of the blended system, and will enter into agreements as needed. The operational assumptions utilized to support the project description in the Draft EIR/EIS are adequate to inform the analysis and disclosure of environmental impacts associated with the Authority's proposed project and described within the Draft EIR/EIS.

### 1695-1704

The Authority appreciates the comments on the Draft EIR/EIS. In subsequent individual comments, the commenter provided specific concerns regarding the deficiencies and inconsistencies with relevant plans, priorities and decisions for the future of the Peninsula Corridor and the Caltrain service; describing the ownership of the Peninsula Corridor and its stations and facilities by the PCJPB and other entities; and considering the impacts on the San Jose Diridon Station. Each of these specific comments is addressed below.

### 1695-1705

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-3: Consideration of Caltrain Business Plan, Including the 2040 Caltrain Service Vision.

Regarding the August 9, 2016, Agreement (Authority and PCJPB 2016, as cited in Chapter 1, Project Purpose, Need, and Objectives, of the Final EIR/EIS), that agreement requires the Authority to dedicate \$600 million in Proposition 1A funding for the PCEP, additional Authority and/or other state funding of \$113 million for the PCEP, and established certain terms of cooperation between the Authority and the PCJPB to cooperate in realizing blended service in the Caltrain Corridor. The 2016 Agreement does not reference the 2040 Service Vision or the current Business Plan, as the vision and plan were not in preparation at the time. The 2016 Agreement does not describe a specific Caltrain or HSR level of service. Instead, it references PCJPB sharing train slots consistent with the Authority's 2014 Business Plan (Authority 2014, as cited in Chapter 1 of the Final EIR/EIS) and the simulations deemed feasible in the prior 2012 Caltrain/Authority Blended Operations Analysis (Caltrain 2012, as cited in Chapter 1 of the Final EIR/EIS). The 2016 Agreement does not require or imply an Authority responsibility for funding of, or environmental review of, an increased level of Caltrain service beyond that envisioned in the PCEP or agreed upon between Caltrain and the Authority in prior agreements.

Regarding the 2018 PMFA (Authority and PCJPB 2018, as cited in Chapter 1 of the Final EIR/EIS), that agreement provides further detail concerning the \$600 million in Proposition 1A funding and further detail regarding the obligations of PCJPB in completing the PCEP and of the Authority in regard to the HSR project and both parties' obligations and responsibilities concerning implementing blended service. The 2018 PMFA recognizes that, after completion of the PCEP, any associated electrification elements, and Positive Train Control system, there would be 8 electric train slots per hour per direction, including 2 guaranteed HSR train slots per hour per direction (implying 6 Caltrain train slots per hour per direction). The 2018 PMFA recognizes that HSR may occupy 2 additional train slots per hour per direction (for a total of 10 train slots, including 4 HSR train slots and 6 Caltrain train slots per hour per direction), with the understanding that, through the Blended System Planning Process, PCJPB and the Authority will determine whether additional capital investments in the Caltrain Corridor would be necessary or not. The 2018 PMFA describes that allocation of train slots



## Response to Submission 1695 (Sebastian Petty, Caltrain, June 23, 2020) - Continued

### 1695-1705

beyond the 10 slots addressed in the PMFA would be determined through the Blended System Planning Process and future agreements, which may include the Shared Use Agreement.

Regarding the yet-to-be-negotiated Shared Use Agreement, it would be speculative to reference an agreement that is not yet completed.

These agreements concern funding and cooperation between the Authority and the PCJPB to realize the PCEP and HSR/Caltrain blended service. These agreements these agreements are consistent with the assumptions in the Draft EIR/S concerning prior understanding of blended system planning, which to date has only agreed on a total of 6 Caltrain train slots per hour per direction and up to 4 HSR train slots per hour per direction. Nevertheless, reference to the 2016 Agreement and the 2018 PMFA have been added to Chapter 1 of the Final EIR/EIS as background information.

Regarding mitigation that may occur within the Caltrain Corridor, the Draft EIR/EIS appropriately recognizes that the PCJPB is the corridor owner and manager. The Authority is responsible for implementing identified feasible mitigation related to significant impacts identified in the EIR/EIS per the requirements of CEQA and any other mitigation the Authority deems as required relative to the NEPA analysis. The Authority recognizes that construction of improvements within the Caltrain Corridor requires agreement and approval of the PCJPB, including the implementation of any environmentally required mitigation per the requirements of the federal and state statutes.

### 1695-1706

The Authority is aware of the PCJPB's ownership and trackage rights agreements as well as those of Union Pacific Railroad and VTA. Where relevant to the environmental analysis, ownership and agreements are referenced in the EIR/EIS. For example, in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS, relevant aspects of the trackage rights agreement between the PCJPB and the UPRR are described in the discussion of existing conditions for freight rail in Section 3.2.5.6, Freight Rail Service, of the Draft EIR/EIS on pages 3.2-41 to 3.2-42. The Authority recognizes that construction of improvements within the Caltrain Corridor require agreement and approval of the PCJPB, including the implementation of any environmentally required mitigation per the requirements of the relevant federal and state statutes. To provide clarity for the EIR/EIS reader, the description provided by the PCJPB in this comment has been added to both Section 1.2.4.1, Travel Demand and Capacity Constraints, and Section 2.6.1.5, Planned Intercity Transit Improvements, of the Final EIR/EIS.

## Response to Submission 1695 (Sebastian Petty, Caltrain, June 23, 2020) - Continued

### 1695-1707

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-3: Consideration of Caltrain Business Plan, Including the 2040 Caltrain Service Vision.

Regarding the use of “prototypical” schedule for the purposes of environmental analysis, the approach for analysis of the HSR project and blended service in the Draft EIR/EIS is the same as that used by the PCJPB in its environmental analysis of the potential effects of the PCEP. A “prototypical” schedule was used in order to conduct analyses for environmental purposes, such as analysis of potential effects of the project on traffic, noise, safety, passenger rail operations, and freight rail operations. The PCJPB, in its 2015 EIR, recognized that the “prototypical” schedule it used for its environmental analysis did not represent every possible future permutation of potential service operations and also did not limit those potential permutations. Furthermore, PCJPB did not limit itself to only operating Caltrain service based on the Caltrain “prototypical” schedule contained in its EIR (PCJPB2015, as cited in Section 3.2 of the Draft EIR/EIS). The Authority has done the same thing for its environmental analysis of the HSR project. The Draft EIR/EIS does not imply that the schedule of blended service used for the sake of environmental analysis is the only possible schedule or that the Authority and PCJPB have agreed to that specific schedule for either HSR or Caltrain service. However, in order to complete an environmental analysis, one must make certain assumptions about future operations in order to complete the analysis. As such, the Authority derived a prototypical schedule based on blended service evaluations at the outset of the environmental analysis for the HSR project (which formally restarted in 2016). The Authority shared the study of blended service (including the prototypical schedule) with the PCJPB throughout its Draft EIR/EIS preparation. The analysis of the impact of HSR operations on Caltrain and other passenger rail operations as well as freight operations is based on the reasonable use of a prototypical schedule that would accommodate Caltrain service levels (as identified at the time based on the PCEP infrastructure), the proposed HSR service levels (as indicated in the Draft EIR/EIS), and the service levels of other rail operations. Existing passenger rail service is described in Table 3.2-10 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS. The daily freight service assumed for the future for the analysis in the EIR/EIS is described in Table 3.2-20 in Section 3.2 of the Draft EIR/EIS. The daily passenger service assumed for the future for the analysis in the EIR/EIS is described in Tables 4-9 and 4-10 in Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2 of the Draft EIR/EIS). These levels of service

### 1695-1707

were considered in completing the analysis of potential effects on passenger rail and freight rail service and operations in Section 3.2 of the Draft EIR/EIS. For the ease of the reader, the information in Tables 4-9 and 4-10 in Appendix 3.4-A has been added to Section 3.2 in the Final EIR/EIS to be clear regarding expected future service.

### 1695-1708

Proposed infrastructure changes to the Caltrain stations, the Michael Yard, and the Gilroy yard are described in Chapter 2, Alternatives, of the EIR/EIS and preliminary engineering drawings are presented in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record. The train service levels assumed for the future were identified in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS and considered in regard to the analysis of potential impacts on passenger and freight rail service. As explained in response to submission 1695, comment 1707, information from Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), about anticipated passenger service has been added to Section 3.2 in the Final EIR/EIS in response to an earlier comment from Caltrain.

### 1695-1709

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-2: Consideration of Diridon Integrated Station Concept and the Google Development at the San Jose Diridon Station.

The Authority will continue to engage PCJPB through the design process, construction, and operation of the project. The ultimate implementation of the project (both physical and operation of services) on Caltrain-owned facilities will be subject to further joint blended system planning and agreement with Caltrain as governed through existing and future inter-agency agreements. Please refer to response to submission 1695, comment 1711 for a discussion of the revisions to Section 3.2, Transportation, in the Final EIR/EIS to describe the Diridon Station platform analysis more explicitly in Impact TR#16. With the two proposed dedicated platforms for HSR, there would remain adequate platform capacity on the other four platforms to serve Caltrain, ACE, and Capitol. Amtrak can also be accommodated. The Authority is committed to continuing to work with Caltrain to mutually agree to service parameters.



## Response to Submission 1695 (Sebastian Petty, Caltrain, June 23, 2020) - Continued

### 1695-1710

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-2: Consideration of Diridon Integrated Station Concept and the Google Development at the San Jose Diridon Station.

### 1695-1711

The description of the 2018 PMFA requirements in regards to HSR service levels and infrastructure is accurate in that the PMFA only specifies up to four HSR train slots per hour for San Jose to San Francisco service. As clarified in the Final EIR/EIS in Chapter 2, the analysis of blended operations (including up to 6 HSR trains per peak hour per direction and up to 4 Caltrain trains per peak hour per direction) also included an analysis of the capacity of San Jose Diridon Station to accommodate HSR service, Caltrain service and service for the other passenger railroads (Capitol Corridor, Amtrak, and ACE) (Authority 2018b, as cited in Section 3.2 of the Draft EIR/EIS). Under Alternative 4, HSR service from San Jose to Merced would be within the Caltrain Corridor from the Diridon Station to CP Lick and would be blended with Caltrain (and other rail service). This segment of the Caltrain Corridor only contains two tracks at present: MT-1, which is owned by UPRR and MT-2, which is owned by the PCJPB. The PCEP is only proposing to electrify MT-2 as UPRR has objected to electrifying MT-1, meaning that PCJPB electrified operations would be limited to MT-2 only. The Authority is proposing the installation of an additional electrified track to add capacity within the Caltrain Corridor and will double the capacity for electrified train service compared to PCEP. The third track will be used by freight rail, ACE, and other passenger rail. Thus, the HSR project will double the electrified track capacity available compared to that with PCEP alone, while not reducing any capacity available to freight and other passenger rail operations utilizing the UPRR controlled MT-1. As explained in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS, the Authority analyzed the impact of blended operations on Caltrain passenger service between San Jose and Gilroy under Impact TR#16, which concluded that with the new infrastructure there would be a capacity for up to 12 trains per peak hour per direction on the two electrified tracks, although there would be need for some modifications to service schedules due to increase speed requirements for blended operations. The allocation of those slots between HSR and Caltrain service will need to be determined between the Authority and the PCJPB as it is not specified in prior agreements. South of the San Jose Diridon Station, the UPRR corridor only has one track at present and the HSR project would add two additional tracks which would substantially increase capacity for both HSR and Caltrain service between San Jose and Gilroy in the UPRR corridor as well. Since the HSR project would maintain a dedicated track for UPRR (MT-1), capacity for freight and other passenger rail operations would be maintained. The analysis of blended operations between San Jose and Gilroy also included an analysis of the capacity of San Jose



## Response to Submission 1695 (Sebastian Petty, Caltrain, June 23, 2020) - Continued

### 1695-1711

Diridon Station to accommodate HSR service, Caltrain service, and service for the other passenger railroads (ACE, Capitol Corridor, Amtrak, and ACE) (Authority 2018b). With the two proposed dedicated platforms for HSR, there would remain adequate platform capacity on the other 4 platforms to serve Caltrain (up to 6 trains per hour per direction); ACE (up to 4 trains per hour per direction), and Capitol Corridor (up to 2 trains per peak hour). Amtrak only has two trains per day, does not have the same platform capacity needs as the peak hour services and can also be accommodated. Section 3.2, Transportation, has been revised in the Final EIR/EIS to describe the Diridon Station platform analysis more explicitly in Impact TR#16.

### 1695-1712

Regarding the San Jose Diridon Station Integrated Station Planning Process and the Diridon Integrated Station Concept, please refer to SJM-Response-GEN-2, Consideration of Diridon Integrated Station Concept and the Google Development at the San Jose Diridon Station.

Regarding inconsistent references to the integrated station planning, the planning process is described in Section 2.1, Introduction, of the Draft EIR/EIS as a separate planning process, and decisions about future changes to the San Jose Diridon Station and the surrounding Caltrain-owned rail infrastructure and corridor are the subject of multiple planning and agreement processes that are proceeding independently from this environmental process. The comment does not provide reference to any specific language regarding the integrated planning process and thus further response is not possible.

### 1695-1713

The Alternative 4 design variant preliminary engineering is referenced (Authority 2020b, as cited in Chapter 2 of the Final EIR/EIS) in Section 3.19, Design Variants to Optimized Speed and was available for review, upon request, from the Authority during the review of the Draft EIR/EIS. The design variant preliminary engineering drawings are included in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, in the Final EIR/EIS. The Authority recognizes that all modifications within the Caltrain Corridor require the PCJPB's approval, and the Authority acknowledges the requirements of the PMFA cited in this comment. Regarding other stakeholder-requested modifications, the comment is non-specific as to what they may be and no further response can be provided. However, the Authority will continue coordination with PCJPB through planning, design, construction, and operation of the blended system, and with other regional agencies and local jurisdictions where appropriate.

### 1695-1714

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-3: Consideration of Caltrain Business Plan, Including the 2040 Caltrain Service Vision, SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The comment's request for ongoing support and engagement for corridor-wide strategic planning is noted. The Authority will continue to engage jurisdictions and stakeholders through the design process, construction, and operation of the project.

## Response to Submission 1695 (Sebastian Petty, Caltrain, June 23, 2020) - Continued

### 1695-1715

The comment states that writing memoranda on local agency coordination and planning at stations prior to HSR operations as laid out in the IAMFs will not result in impact minimization. The Authority has and will continue to coordinate with local agencies and jurisdictions during the design and operational phases of the project to ensure that the memo would describe the local agency coordination and station area planning conducted to prepare the station area for HSR operations and as such will require opportunities for further discussion with stakeholders and agencies to achieve resolution of the issues raised by the commenter. The Authority's commitment is to the application of station area principles and avoiding alternations of planned land uses, where possible.

Additionally, MOUs have been used throughout the design and environmental review process to provide the foundation and baseline understanding of each party's obligations, responsibilities, and agreements on the implementation process. These MOUs would contain terms to ensure that impacts would be avoided and minimized at stations with multiple providers and ownership structure.

### 1695-1716

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-3: Consideration of Caltrain Business Plan, Including the 2040 Caltrain Service Vision.

The description of the San Jose to Merced project that supports the Draft EIR/EIS is adequate to analyze and disclose environmental impacts.

### 1695-1717

The comment mischaracterizes how the EIR/EIS analyzes potential conflicts with regional and local plans and policies. The EIR/EIS includes the CEQA- and NEPA-required discussion of potential inconsistencies. See for example Section 3.2.3, Consistency with Plans and Laws. That analysis relative to transportation is provided in Appendix 2-K, Policy Consistency Analyses (located in Volume 2 of the Draft EIR/EIS). Additional clarifying text has been provided in Section 3.13 of the Final EIR/EIS, explaining that any environmental impacts that would result from conflicts with land use plans, policies, or regulations adopted for the purpose of avoiding or mitigating an environmental effect are also be analyzed and discussed in applicable resource chapters. It is important to note that a mere inconsistency with a regional or local plan or policy does not necessarily mean the inconsistency results in a significant environmental impact. Also see Standard Response OUT-2. The EIR/EIS is accurate in stating that the project, as an undertaking of state and federal agencies, is not legally subject to local transportation regulations. SB 1029 is a state law, not regional or local regulation or policy. The Authority is bound by state law, and the project is being designed consistent with the SB 1029 requirements. The impact analysis does consider the potential impacts of the project on the local and regional rail system in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS, and this comment does not identify any specific deficiencies with that analysis.

## Response to Submission 1695 (Sebastian Petty, Caltrain, June 23, 2020) - Continued

### 1695-1718

Regarding the example provided in the comment, the cultural resource text referenced is from Section 3.17.7.2, Archaeological Resources, of the Draft EIR/EIS. Section 3.17.7.2 refers to Section 3.17.8, Mitigation Measures, of the Draft EIR/EIS, which provides the language of each mitigation measure. Draft EIR/EIS Table 3.17-6 provides a summary of the alternatives and resources each mitigation measure is applicable to. Further, Draft EIR/EIS Table 3.17-8 presents CEQA significance conclusions and the applicable mitigation measures for each impact. The above example was drawn from Section 3.17, but all resource sections follow the same format: for any impact that is identified as significant prior to mitigation, there is a narrative following the table that explains how the mitigation avoids or reduces the impacts and the resulting CEQA level of significance after mitigation. As to the example provided in the comment concerning noise mitigation, Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS follows the same document organization and approach to identifying and discussing mitigation as the cultural resources section described above; text and tables clearly identify which mitigation applies to which impacts and whether that mitigation reduces the impacts to a less-than-significant level or whether a significant unavoidable impact would remain. As such, the mitigation measures are identified in the Draft EIR/EIS in relation to the impacts they apply to. The commenter may prefer a different style in which to present or discuss the mitigation measures, but that preference does not indicate any inadequacy in the identification of mitigation in the EIR/EIS.

### 1695-1719

The Authority agrees that there are a range of agreements and implementation actions necessary for building and operating the HSR project, including those related to the cooperation between PCJPB and the Authority regarding implementing blended service in the Caltrain Corridor.

Regardless of these agreements, NEPA and CEQA require the Authority to identify mitigation to address identified environmental effects. Under CEQA, the Authority is required to adopt feasible mitigation for identified significant impacts unless it makes specific findings based on overriding considerations. Under CEQA, the Authority is obligated to implement commitments that are documented in its final mitigation documents (including a Mitigation Monitoring and Reporting Plan under CEQA). Under NEPA, the Authority is obligated to implement commitments made in its Record of Decision. The comment does not identify any specific IAMFs or mitigation measures as infeasible or otherwise inconsistent with prior agreements between the PCJPB and the Authority. The Authority recognizes that its construction and operations must comply with the existing agreements between the PCJPB and the Authority and any future agreements that the two parties may complete.

### 1695-1720

The comment is noted and does not indicate any specific concern regarding any of the conclusions in the Draft EIR/EIS. The Authority will continue engagement with PCJPB through the planning, design, construction and operation of the blended system.



## Submission 1472 (Jarrett Martin, Central California Irrigation District, June 23, 2020)

1375 West "T" Street  
PO Box 1231  
Los Banos, CA 93635

## BOARD OF DIRECTORS

JAMES O'BANION  
President

CHRIS FAGUNDES  
Vice President

ERIC FONTANA

KIRK JENSEN

ANDREW BLOOM



RECEIVED  
JUN 23 2020

(209) 826-1421  
Fax (209) 826-3184  
www.ccidwater.org

JARRETT MARTIN

General Manager

MARIANNE MARTIN

Secretary-Controller

MINASIAN, MITTH, SOARES,

SEXTON & COOPER, LLP

Legal Counsel

June 19, 2020

Attn: Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS  
100 Paseo de San Antonio  
Suite 300  
San Jose, CA 95113

Re: Comments on Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement- San Jose to Merced Project Section.

Dear HSR Authority:

This letter contains the Central California Irrigation District's comments on the "Draft San Jose to Merced EIR/EIS Report". We would like to inform the HSR Authority of the matters that may impact the District's facilities, the facilities of its customers, and the agricultural community within its boundaries.

ENVIRONMENTAL CONCERNS:

The District is approving the content of volume 1, Section 3.14, Agricultural Farmland, as a whole. In addition, the District would like to include the following comments:

- 1472-582 | Any application of pesticides or herbicides for weed control within the HSR right-of-way must be performed using best practices and coordinated with the adjacent landowner and/or the District. Measures shall be taken to ensure that drift or over-spray onto nearby crops is avoided, particularly for organically grown crops.
- 1472-583 | Implementation of dust control measures should be in strict compliance with the minimizing practices outlined in report to mitigate potential crop damage.
- 1472-584 | Compliance with the Clean Water Act, TMDLs, Ground Water Sustainability, and SWPPP, along with other codes and regulations for water management should be applied. Further details are required on how drainage, water flow, and construction water and waste water will be addressed without impacting CCID facilities.
- 1472-585 | Historic capacities must be maintained to move irrigation and flood waters through existing drainage and irrigation facilities to prevent the impounding of water over crop lands.

1472-586 |

Runoff from the rail levee will need to be continually managed for prevention of pollution to area lands and facilities. Any plans to discharge drainage water into CCID facilities will need to be coordinated in advance, with CCID.

1472-587 |

Protection and cleanup of hazardous materials from spills into water channels or surface irrigation ditches is not defined specifically for these types of water facilities. This needs to be addressed in the report or in supplemental reports and/or contracts prior to construction. The report requires that a SPCC program be implemented. However, the contractor is instructed to work with local agencies to resolve such encounters and address cleanup. CCID recognizes that any mitigation is the sole responsibility of the HSR Authority.

1472-588 |

The report mentions that installing wells will not be used as a water supply. Any water needed for construction or long-term Operation & Maintenance shall be coordinated in advance. CCID cannot guarantee availability of water.

DESIGN:

1472-589 |

HSR engineering or its consulting engineers who will be designing the structures and providing for the civil plans must work closely with CCID on details of the improvements necessary for its waterways at multiple locations.

1472-590 |

The District delivers water year-round requiring that all pipes, canals, ditches, and drains remain in service. Construction at these locations will need to be coordinated with the District in advance to maintain water deliveries and provide the most conducive conditions for construction.

1472-591 |

Shallow ground water exists below District lands at depths less than ten feet below ground surface, from Interstate Highway 5 to Carlucci Road. This area will need to be dewatered to allow for construction to occur. Dewatering activities may be continuous during construction and coordination of discharging this water into any District facilities shall be coordinated with CCID in advance.

1472-592 |

All CCID facilities shall maintain delivery capacity consistent with District operations. Design details for a structure of any kind at water channels, ditches, and culverts shall be coordinated with the District.

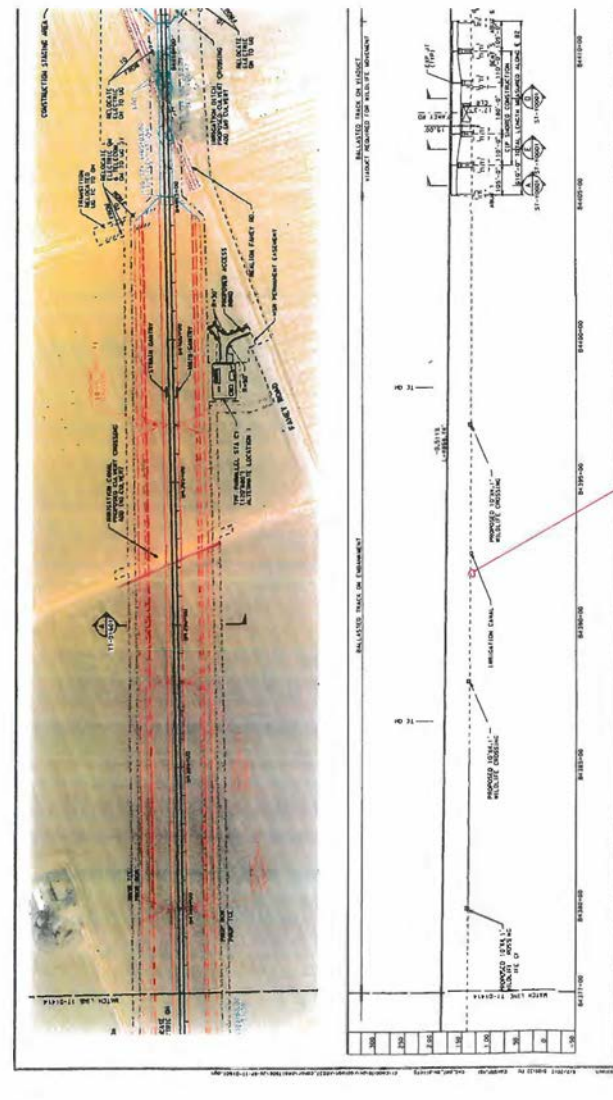
Attached are the draft civil plans on which we have provided our comments.

We look forward to working with you on your project. If you have any questions regarding this matter, you may contact our projects manager, Russell Landon, at (209) 826-1421.

Very truly yours,

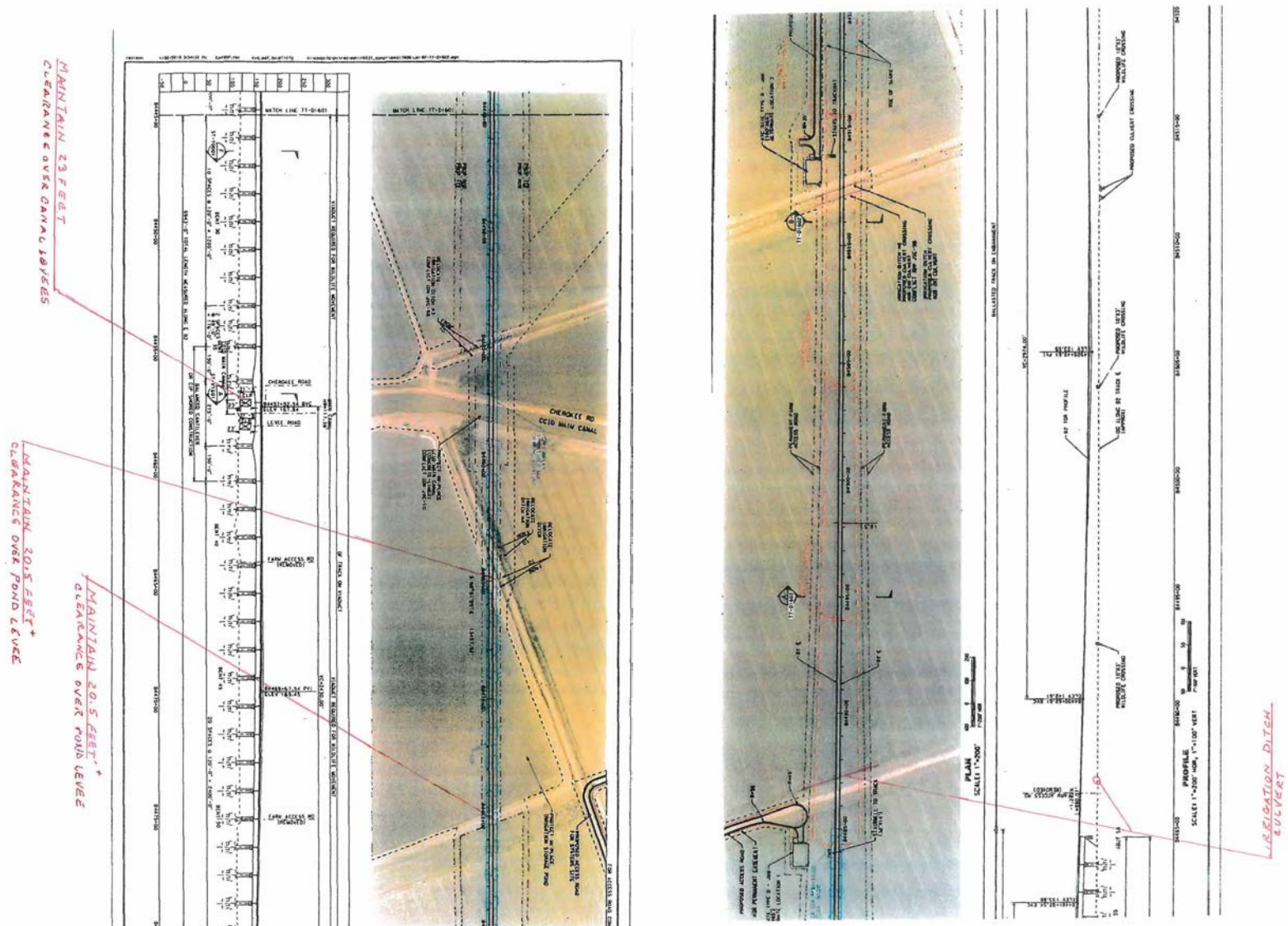
Jarrett Martin  
General Manager

MAINTAIN 23 FEET  
CLEARANCE OVER CANAL LEVEES

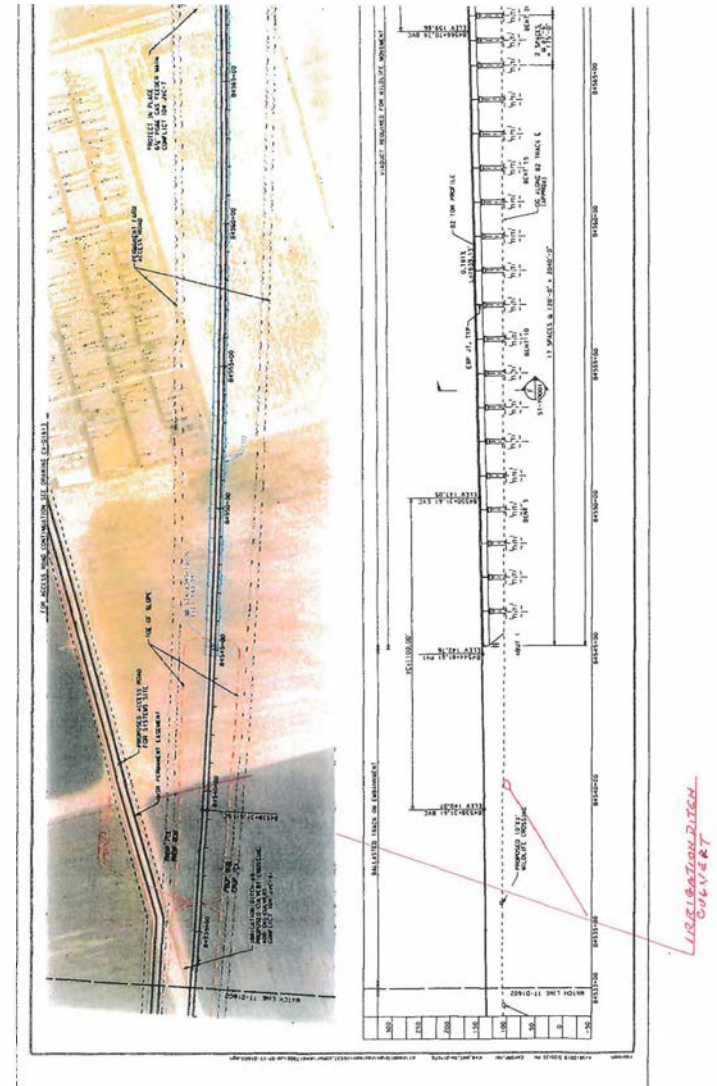
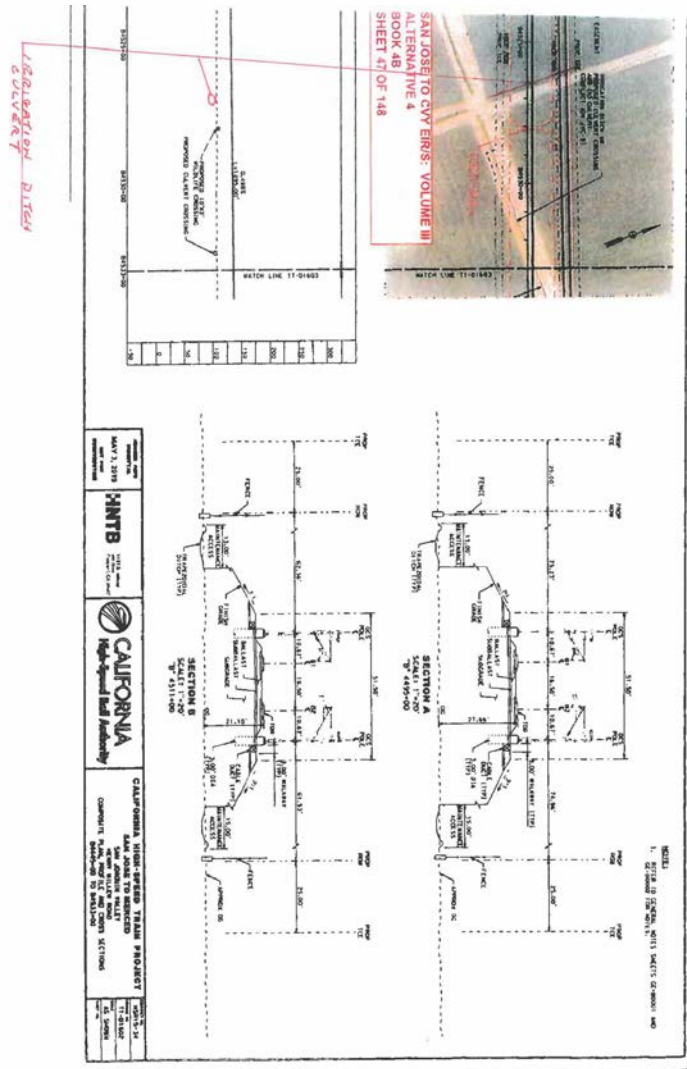




Submission 1472 (Jarrett Martin, Central California Irrigation District, June 23, 2020) -  
Continued

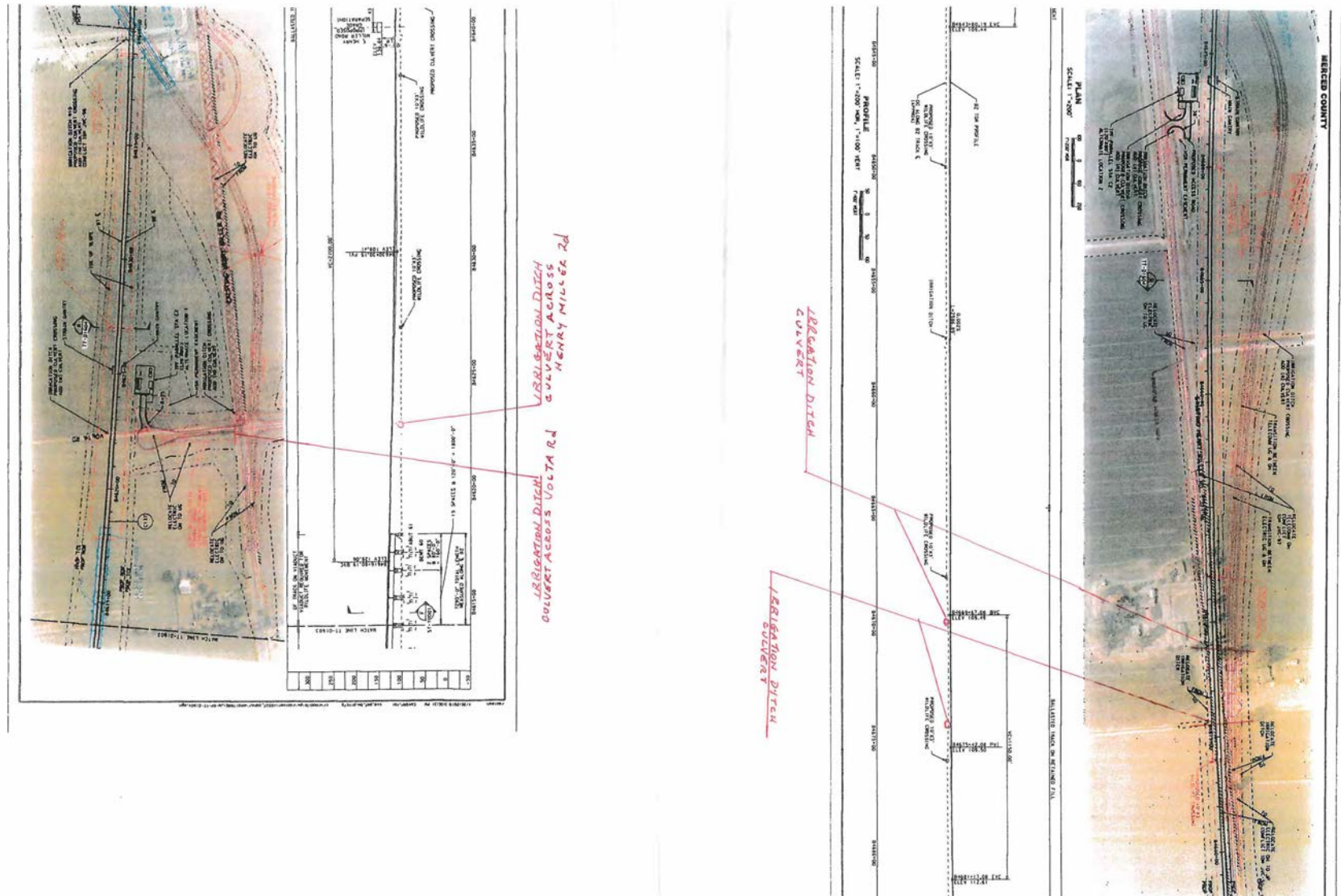


# Submission 1472 (Jarrett Martin, Central California Irrigation District, June 23, 2020) - Continued

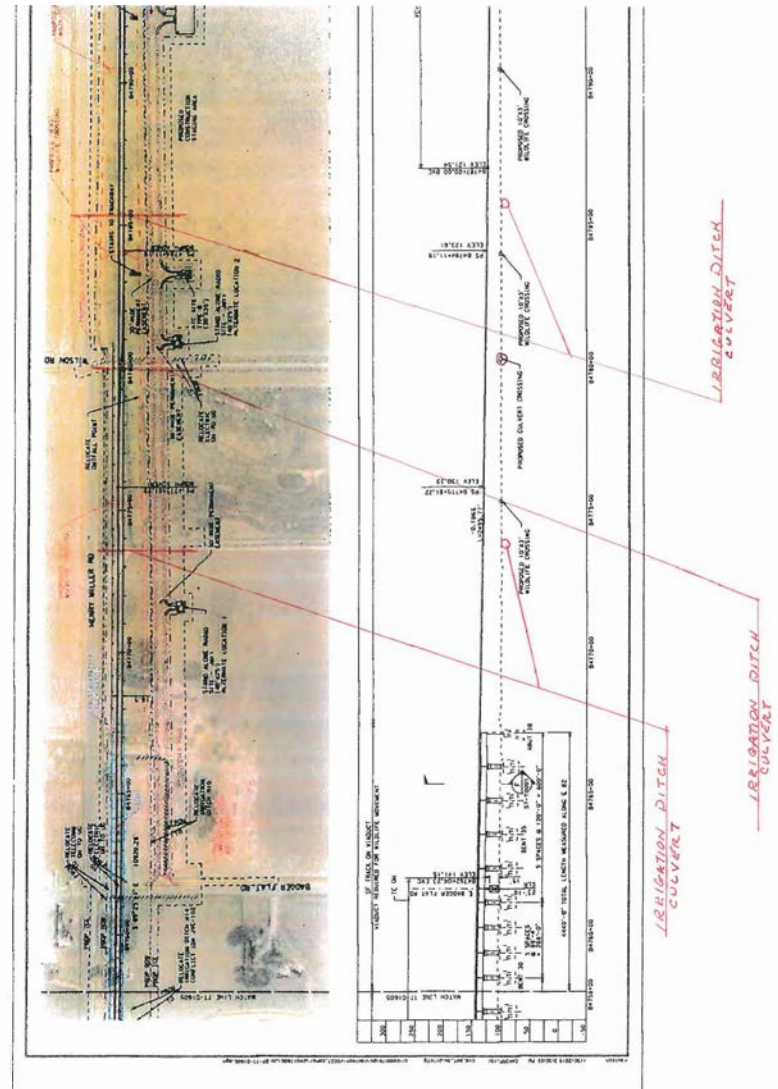
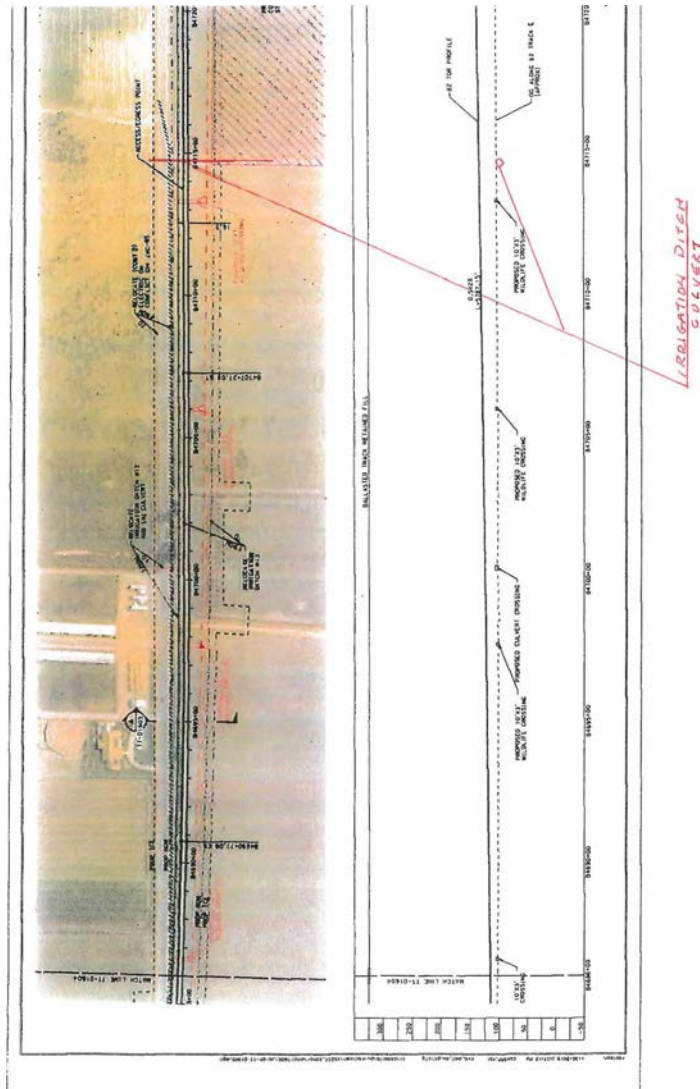




# Submission 1472 (Jarrett Martin, Central California Irrigation District, June 23, 2020) - Continued



Submission 1472 (Jarrett Martin, Central California Irrigation District, June 23, 2020) -  
Continued





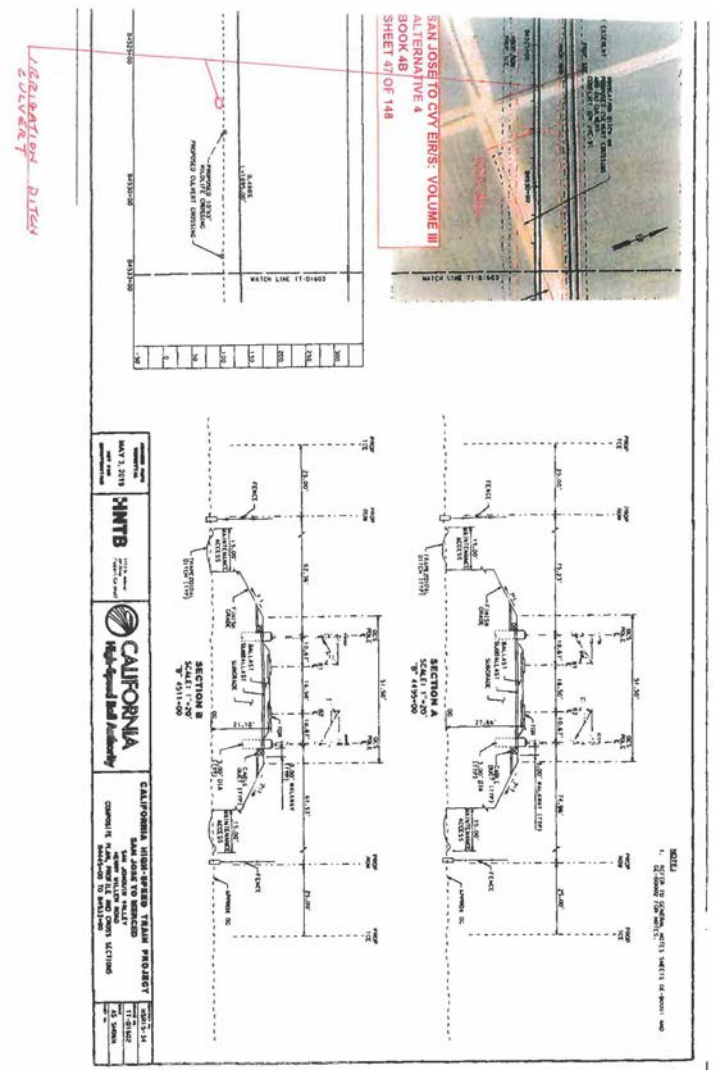
Submission 1472 (Jarrett Martin, Central California Irrigation District, June 23, 2020) -  
Continued





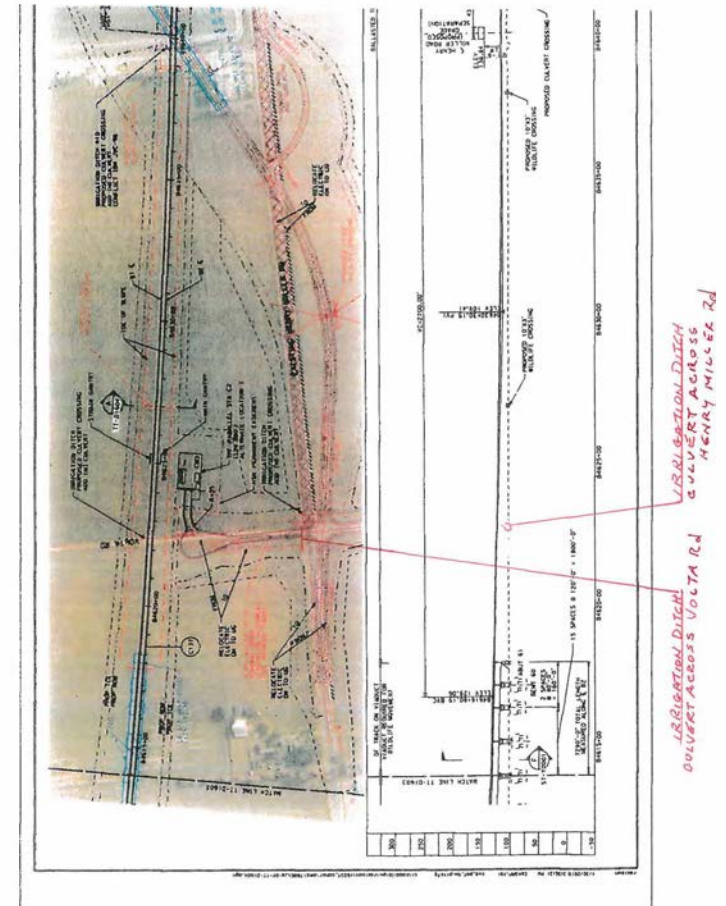
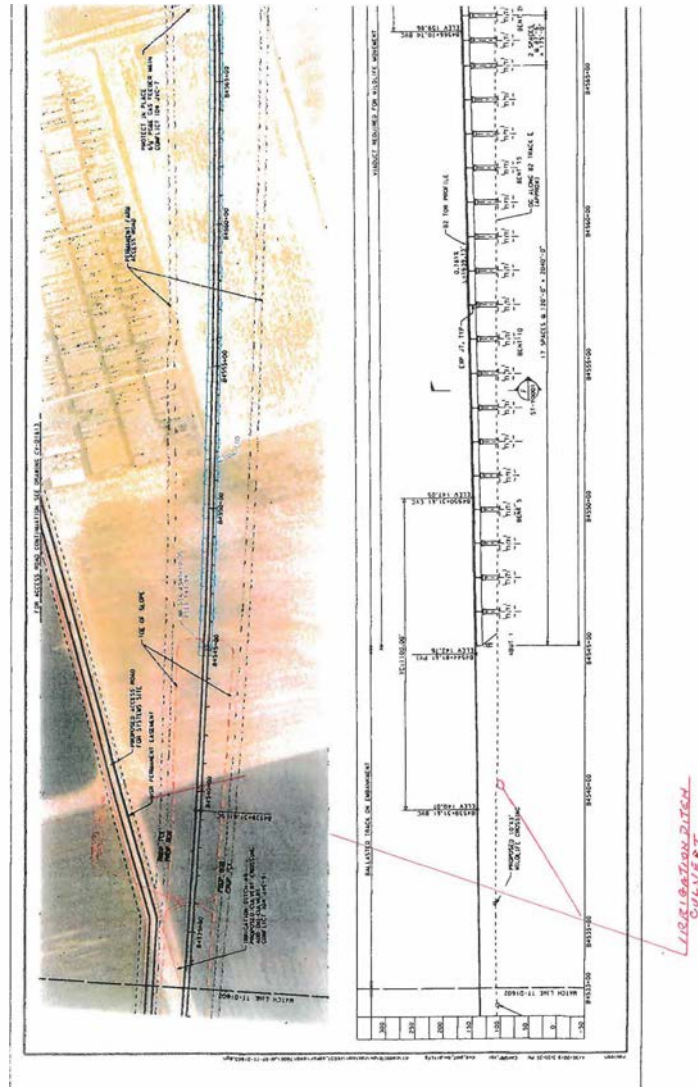
California High-Speed Rail Authority  
San Jose to Merced Project Section Final EIR/EIS

California High-Speed Rail Authority  
San Jose to Merced Project Section Final EIR/EIS

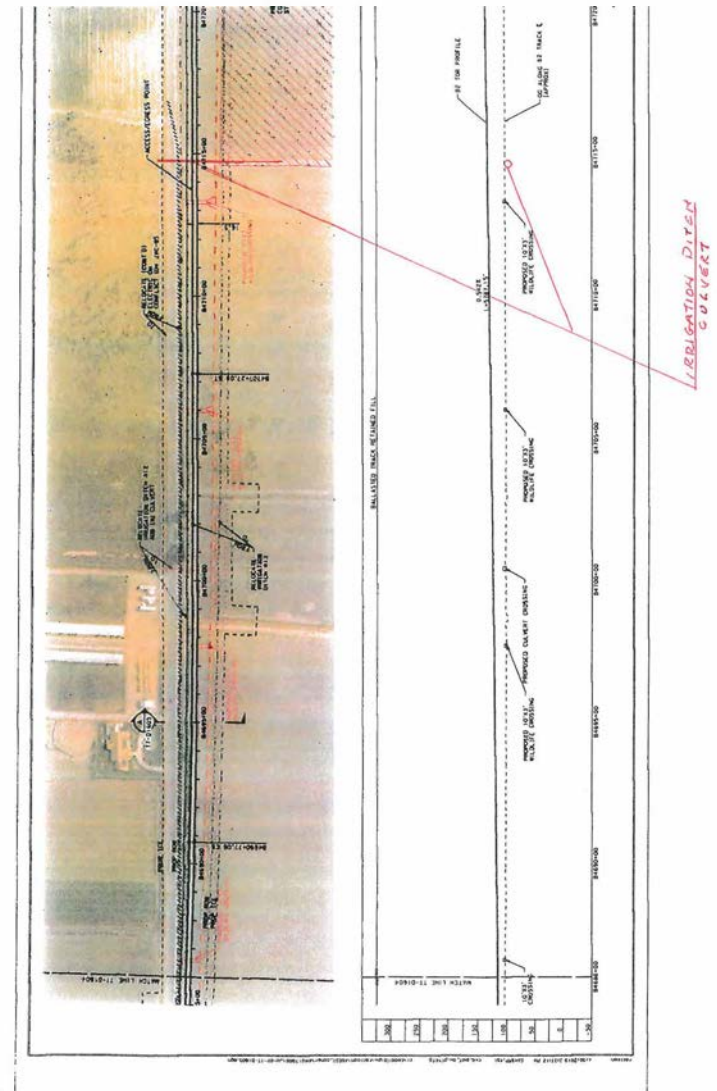
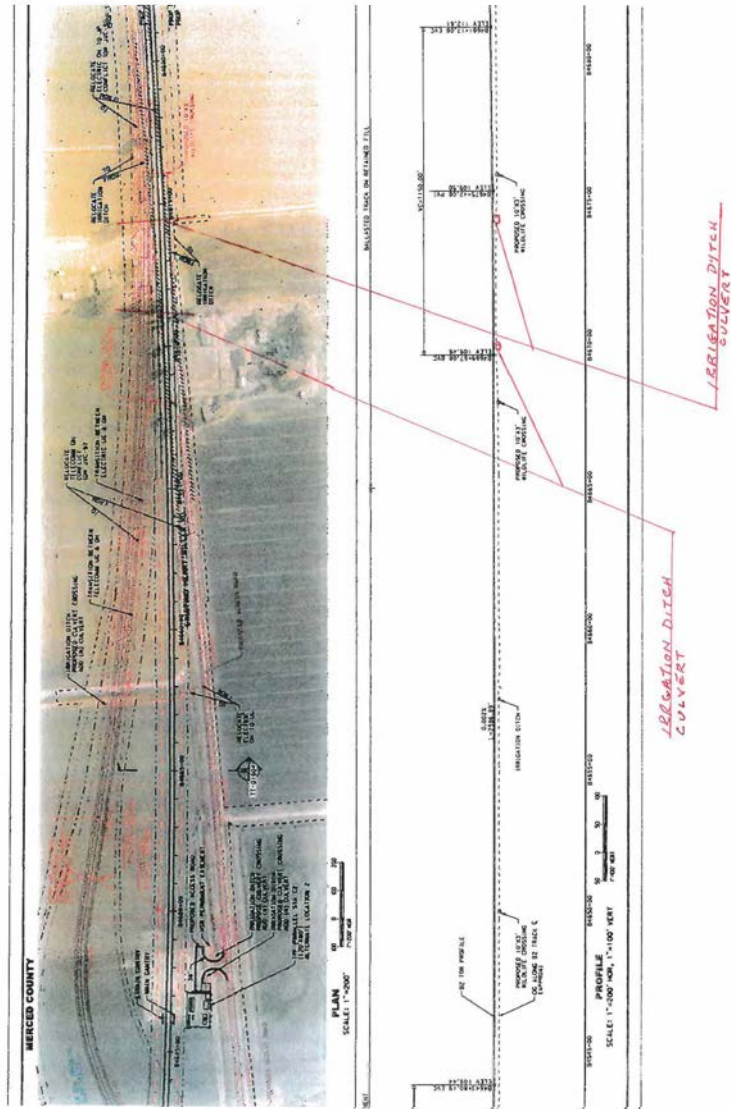




Submission 1472 (Jarrett Martin, Central California Irrigation District, June 23, 2020) -  
Continued

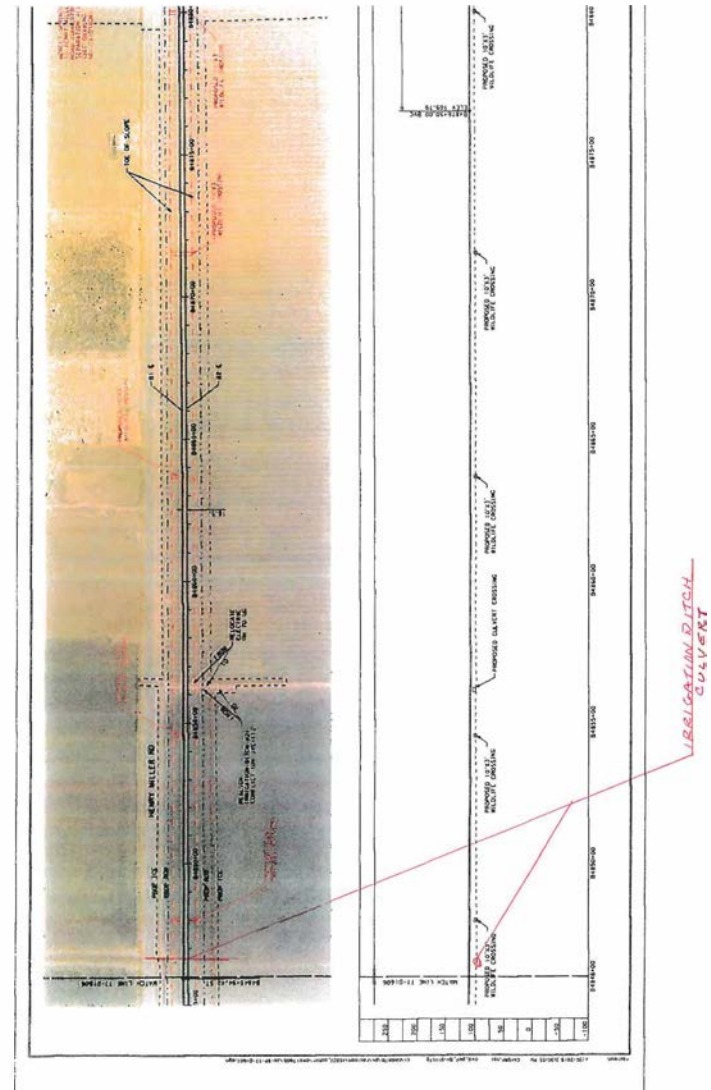
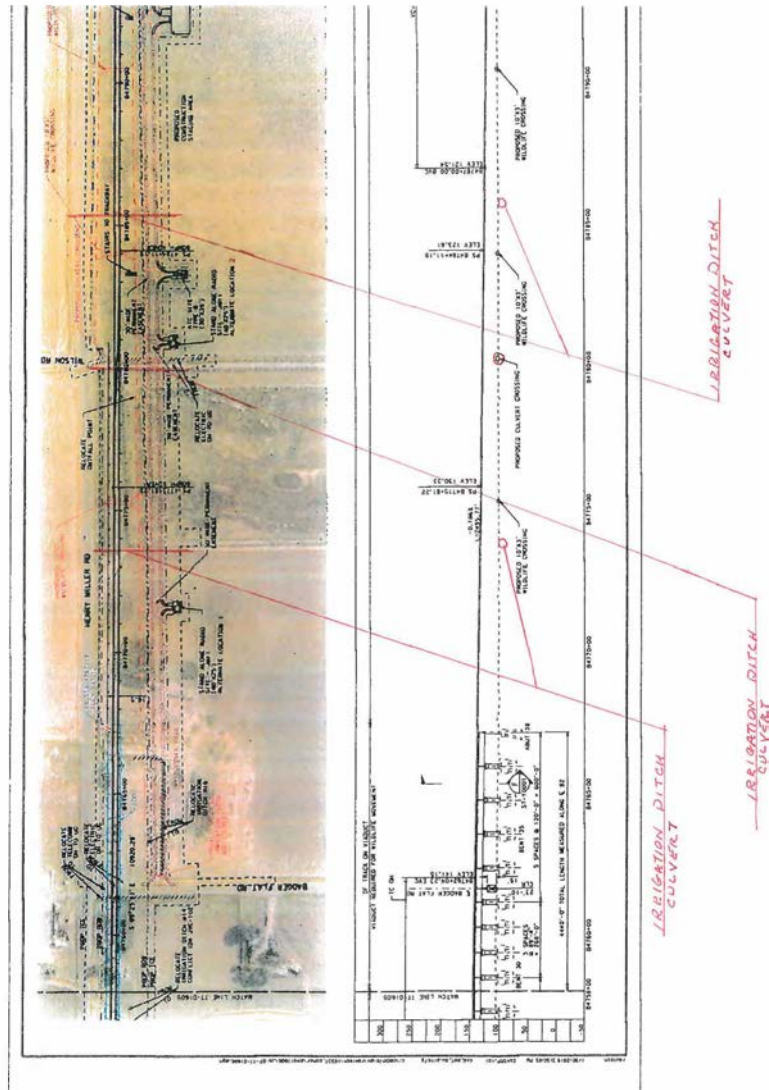


# Submission 1472 (Jarrett Martin, Central California Irrigation District, June 23, 2020) - Continued





# Submission 1472 (Jarrett Martin, Central California Irrigation District, June 23, 2020) - Continued





## Response to Submission 1472 (Jarrett Martin, Central California Irrigation District, June 23, 2020)

### 1472-582

Refer to Standard Response SJM-Response-AG-3: Wind Effects - Dust Deposition and Pesticide and Herbicide Drift on Adjacent Important Farmland.

The comment noted that application of pesticides and herbicides for weed control within the HSR right-of-way must be performed with best practices and that such application must be coordinated with the adjacent landowner and/or the Central California Irrigation District. Because application would comply with regulations and no pesticide drift is anticipated as a result of HSR-induced wind, no coordination above that required by regulations is required.

### 1472-583

Refer to Standard Response SJM-Response-AG-3: Wind Effects - Dust Deposition and Pesticide and Herbicide Drift on Adjacent Important Farmland.

### 1472-584

The EIR/EIS acknowledges that project construction could result in water pollution impacts. The project's stormwater treatment and management plan will be required to comply with all stormwater treatment requirements in applicable regional/local MS4 permits, Construction General Permit, conditions of the 401 Water Quality Certification, and TMDL requirements to ensure discharges from the Authority's right-of-way maintain high water quality in receiving waterbodies. However, the stormwater treatment and management plan as well as detailed grading and drainage plans are not currently available, because they will be prepared by the design-build contractor. During the development of the final design, the Authority will coordinate with local districts, such as CCID, to identify and evaluate impacts on existing drainage facilities. Please refer to the Volume 3 Roll Plots for the preliminary design, which was only of sufficient detail to understand the basic project features, including the alignment plan and profile, roadway-crossing footprints, basic estimates of construction means and method, and in some cases drainage facilities.

### 1472-585

Refer to Standard Response SJM-Response-AG-1: Temporary and Permanent Disruption of Agricultural Infrastructure Serving Important Farmland as a Result of Project Construction.

### 1472-586

The EIR/EIS acknowledges that project construction could result in water pollution impacts. As stated in response to a previous CCID comment (SJM-1472, comment 584), the project's stormwater treatment and management plan will be required to comply with all stormwater treatment requirements in applicable regional/local MS4 permits, Construction General Permit, conditions of the 401 Water Quality Certification, and TMDL requirements to ensure discharges from the Authority's right-of-way maintain high water quality in receiving waterbodies. During the development of the final design, the Authority will coordinate with local districts, such as CCID, to identify and evaluate impacts on existing drainage facilities and any planned discharges into CCID facilities.

### 1472-587

The comment noted that the Draft EIR/EIS does not address protection and cleanup of hazardous materials from spills into water channels or surface irrigation ditches. Please refer to Draft EIR/EIS Section 3.8, Hydrology and Water Resources, for the analysis of leaks or spills from equipment and materials that could be discharged to surface waterbodies. Additionally, rinse water from washout facilities is addressed in Impact HMW#6 (Draft EIR/EIS Section 3.10, Hazardous Materials and Waste). The Authority would require construction contractors to comply with BMPs established as part of an SPCC plan or SPRP (HMW-IAMF#6) to make certain that any release of hazardous materials is cleaned up; containers used to store hazardous materials are in good condition and not leaking; containers are kept closed except when adding or removing hazardous materials; hazardous materials storage and handling areas are away from natural watercourses, storm drains, and other sensitive receptors; and policies for cleaning up accidental spills are in place and enforced.

## Response to Submission 1472 (Jarrett Martin, Central California Irrigation District, June 23, 2020) - Continued

### 1472-588

The Authority will coordinate in advance with water service providers, including CCID, concerning needs for water for construction and operation of the proposed project.

### 1472-589

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-OUT-2: Consultation with Local Agencies and Consistency with Local Regulations.

The Authority intends to coordinate with the Irrigation District with regard to post-ROD design issues.

### 1472-590

Refer to Standard Response SJM-Response-PUE-1: Major and High-Risk Utilities/Utility Infrastructure.

### 1472-591

Thank you for the comment. The Authority is aware of the shallow groundwater conditions within portions of the San Joaquin Valley, including within CCID's service area. Specific locations requiring dewatering, including the associated depths, durations, and volumes of dewatering, would be determined during final design. During the development of the final design, the Authority will coordinate with local districts, such as CCID, regarding the discharges of groundwater into drainage facilities.

### 1472-592

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-2: Consultation with Local Agencies and Consistency with Local Regulations.

The Authority intends to coordinate with the Irrigation District with regard to post-ROD design issues.

## Submission 1281 (Jimmy Forbis, City of Gilroy, May 4, 2020)



City of Gilroy  
7351 Rosanna Street  
Gilroy, California  
95020-6197

Telephone (408) 846-0202  
Facsimile (408) 846-0500  
<http://www.cityofgilroy.org>

**Jimmy Forbis**  
INTERIM CITY ADMINISTRATOR

May 04, 2020

Mr. Brian Kelly  
Chief Executive Officer  
California High-Speed Rail Authority (HSRA)

Attn: Mr. Boris Lipkin  
Northern California Regional Director  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San José, California 95113

**Re: Request for Time Extension on the Draft Environmental Impact Report (EIR)/  
Environmental Impact Statement (EIS) 45-day Comment Period**

Dear Mr. Kelly,

Thank you for scheduling an introductory meeting with the City of Gilroy staff on April 29, 2020. The HSRA Northern California team provided a good overview of the draft EIR/EIS documents and additional resources the City and other stakeholders can use to review the document as well as to connect with the Authority.

As you may know, the City of Gilroy, like many other agencies, is still dealing with the COVID-19 pandemic which has limited our ability to conduct normal business functions and operations. At the time of the writing of this letter, the City is still operating at limited capacity while also dealing with the unprecedented challenges of a Public Health emergency and Shelter-in-Place Order; as a result we are currently working on several backlogged items which we are hoping to get underway soon in light of the revised Santa Clara County Order.

In light of these circumstances, we would like to request an extension of the 45-day comment period which would not only allow Gilroy to perform a comprehensive review of the proposed improvements and associated impacts of the preferred alignment, but also would allow us to schedule at least one meeting with the City council prior to providing final comments to the Authority. We are hereby requesting the commenting period for the City of Gilroy to be extended by 15 calendar days.

Please feel free to call me with any questions or request for additional information.

Sincerely,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "J. Forbis".

Jimmy Forbis  
Interim City Administrator

1281-85

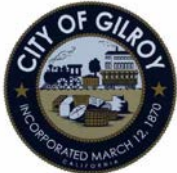
## Response to Submission 1281 (Jimmy Forbis, City of Gilroy, May 4, 2020)

### 1281-85

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-1: Public Outreach.



## Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020)



City of Gilroy  
7351 Rosanna Street  
Gilroy, California  
95020

Telephone (408) 846-0232  
Facsimile (408) 846-0421  
jimmy.forbis@cityofgilroy.org  
<http://www.cityofgilroy.org>

Jimmy Forbis  
Interim City Administrator

1737-1056

June 22, 2020

Boris Lipkin, Northern California Regional Director  
Dave Shpak, Deputy Project Manager of San Jose to Merced  
California High Speed Rail Authority  
100 Paseo De San Antonio, #206  
San Jose, CA 95113

**Re: City of Gilroy Comments on Draft EIR/EIS for the San Jose-Merced Section of the California High Speed Rail Project**

The City of Gilroy appreciates the opportunity to provide comments on the EIR/EIS for the San Jose-Merced segment of the California's High Speed Rail (HSR) program and the extension of the comment period. Based upon our review, we have a number of comments and suggestions concerning the adequacy of the EIR/EIS and accompanying mitigation measures.

To assist the City in the review process we have retained several firms to provide technical and peer-level review of the EIR/EIS and supporting documents. The firms assisting the City include: M-Group for general environmental and planning issues, Illingworth and Rodkin for noise and vibration issues, Evans and De Shazo for cultural resource issues, and Hexagon Transportation Consultants for transportation and circulation issues. Many of the issues raised in this comment letter are the same issues provided to the High Speed Rail Authority (HSRA) in a letter signed by Mayor Roland Velasco dated August 29, 2019. The comments by the City of Gilroy on the EIR/EIS for the San Jose-Merced Segment of the High Speed Rail Program are attached to this letter as Attachments 1 and 2.

As previously noted, the City Council supports the project and looks forward to working with the Authority. To facilitate HSRA's continuing project design efforts, the City is providing additional information on approved development projects adjacent to the proposed Alternative alignments as well as initial Public Works Department construction document comments and concerns. This additional information is downloadable from the following link:  
<https://m-group.box.com/s/av823hmvpaavq6xczn3k2p438wufgdc>.

- Updated local development project information. The status of these projects range from pre-application review to completed or as-built project plans. Each of these projects could potentially be affected or altered by the proposed high speed rail project.

- Engineering Review of Alternative 4 Plans. The Public Works Department has conducted a review of the Composite Plan Profile - Cross Section and Parcel Plan Footprint documents available on the San Jose-Merced Project Section webpage. This information will assist the Authority in addressing City roadway, drainage, and utility issues in the future.

Thank you again for the opportunity to review the project documents. If you have any questions concerning this letter, please feel free to contact City Administrator, Jimmy Forbis.

Sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "JS 7/2", written over a horizontal line.

Jimmy Forbis  
City Administrator, City of Gilroy

Attachment 1 -- Comments on Draft EIR/EIS  
Attachment 2 -- Additional Transportation Comments

1737-1056

## Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

Attachment 1 Comments on Draft EIR/EIS for the San Jose-Merced Section of the California High Speed Rail Project			
<u>General Comments</u>			
1737-1057	<p>1. Poorly Presented Information. Much of the information contained in the EIR/EIS is at such a high-level, often consisting of highly generalized summary tables, that a meaningful review of potentially impactful project impacts is difficult (if not impossible). The information as presented in the document makes it virtually impossible to evaluate the project and its impacts at any level. Furthermore, this high-level view does not facilitate a more detailed analysis with regard to where impacts may occur or the effectiveness of the proposed mitigation measures.</p> <p>For example, the highly generalized discussions in the EIR/EIS often refer to technical appendices that contain even longer (though may be slightly less generalized) tables. However, to figure out exactly where described items are located (if they are in or adjacent to the proposed HSR lines) it is necessary to search through the Composite Plan Profile and Cross Sections documents in the Preliminary Engineering Plans folder. The EIR/EIS document would be easier for the public to review if more communicative visual information was provided in the Volume I document. This would enable reviewers to have a better understanding of the project in more urbanized settings.</p>	1737-1059	<p>3. Based upon the information contained in Appendix 3.1 and in Chapter 3.6 of the EIR/EIS it appears that the Authority is assuming that the City (or some other unspecified entity) will be responsible for and for any perimeter and parking lot landscaping. The depiction of information in Appendix 3.1 shows that only the station area will be owned by the Authority. Also, in Chapter 3.6 (see City Comment #16) the EIR/EIS does not provide an estimate of the amount water to be used for landscape irrigation. These statements appear to indicate someone other than the Authority will be responsible for maintenance, graffiti removal, and landscape irrigation. Who will be responsible for these functions?</p>
		1737-1060	<p>4. Section 1.1.5 (Lead Agencies, Cooperating Agencies, and Responsible Agencies) fails to include the City of Gilroy as a Responsible Agency. Section 15381 of the CEQA Guidelines defines a Responsible Agency as a public agency which is proposed to carry out or approve a project in which the Lead Agency has prepared an EIR. Since some of the project actions and mitigation measures require an approval or action by the City of Gilroy, the City should be identified and considered a responsible agency under CEQA for these actions.</p>
		1737-1061	<p>5. General Comment. The EIR/EIS calls for the preparation of a number of special management plans, mitigation measures, and development plans throughout the process. However, the document fails to identify how the City would be involved in reviewing and approving plans that could affect the local jurisdiction. This information is vital to the City's understanding of the project and needs to be included in the EIR/EIS.</p>
1737-1058	<p>2. There are inconsistencies within the provided documents that make it difficult to evaluate the effects of the project in terms of property acquisitions, local land use and road network, fiscal, and business relocation impacts. These inconsistencies do not give the City confidence that the underlying assumptions and analysis are correct. Around the Gilroy Station, the downtown station alternatives involve the relocation of the Caltrain staging yard to an area between the existing UPRR track location and Monterey Road, south of East 10th Street. In the EIR/EIS, Alternatives 1, 2 and 4 all show the new Caltrain facility in this area (see Figures 2-56, 2-59, and 2-66, respectively). However, these configurations do not match the proposed property acquisitions contained in Appendix 3.1-A. This incongruity adversely affects the City's ability to evaluate the project's impacts and affects. The specific incongruities are as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>For Alternative 1, see Page 24 in Appendix 3.1-A, no permanent property acquisitions are identified between the existing UPRR right-of-way and Monterey Road where the relocated Caltrain facility is shown in the project alternatives.</li> <li>For Alternative 2 diagram, see Page 81 in Appendix 3.1-A, no permanent property acquisitions are identified between the existing UPRR right-of-way and Monterey Road where the relocated Caltrain facility is shown in the project alternatives.</li> </ul> <p>If the information provided to the public and affected agencies is inaccurate and internally inconsistent, it makes it difficult for everyone involved, including the High Speed Rail Authority's decision-makers to understand and evaluate the potential impacts of the different project alternatives.</p>	1737-1062	<p>6. The City of Gilroy appreciates the four alternatives that the Authority has provided but believes that a hybrid alternative could be substantially superior at reducing or eliminating future noise, traffic, and pedestrian/public safety impacts on an area which is a disadvantaged community area within the City. This affected community is the area generally bounded by US 101, the UPRR tracks, Leavesley Road, and East 10th Street. This alternative would involve locating the viaduct structure in design Alternative 1 south of Leavesley Road within the UPRR right-of-way. This version is different from the Authority's Alternative 1 which was focused on avoiding conflicts with the UPRR right-of-way. This City suggested alternative alignment would then transition back to the Authority's preferred alternative (Alternative 4) north of Leavesley Road. The City requests that the Authority evaluate this modified alternative to evaluate the potential to reduce some of the significant project impacts on the City's disadvantaged community, and downtown Gilroy.</p>
		1737-1063	<p>7. Figure 1-6 (and elsewhere throughout the document). The document does not show the existing Amtrak passenger train service between San Luis Obispo and San Jose. This should be recognized within the document.</p>



## Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

1737-1064	8.	Chapter 3.2, Transportation. The Peer Review of the Transportation Chapter and Technical Report contains a number of questions concerns regarding the methodology and results of the analysis which was used in the EIR/EIS. The technical review memorandum is attached to this comment letter as Attachment 2. Consider the questions, comments and concerns in that memorandum as formal comments on the EIR/EIS.	1737-1070		situated similarly to other locations with respect to the existing train and local traffic noise source. However, daily variations in train event and timing may have resulted in elevated Leq levels with respect to the Ldn.
1737-1065	9.	The proposed parking lot at the terminus of Alexander Street, across East 10 <sup>th</sup> Street, is a half-mile from the Gilroy station. This distance, combined with the arterial street crossing, appear to make this an inefficient and inconvenient location for parking. Instead of this remote surface parking location, the City suggests that structured parking at the station site be provided instead. This more centralized parking could also provide additional downtown parking on weekend and holidays and would address one of the City's concerns about the amount of available downtown parking. Additionally, a significant portion of this remote parking site is currently under construction as a Nissan dealership. The Authority may wish to relocate this parking lot.	1737-1071	C.	The EIR/EIS states that "rail traffic along UPRR through downtown Gilroy consist of six Caltrain passenger trains, two Amtrak passenger trains, and approximately four freight trains per day". Since Ldn is a 24-hour daily average (with a penalty given to nighttime noise levels); the variation by 1 or 2 freight trains per day or the change between daytime and nighttime operation of a train would have a large effect on the calculation of the Ldn level. Many of the sites only offer 24-hours of data from which to calculate Ldn; given the variation in freight operations, this time period may not be sufficient to quantify ambient levels. Properly quantifying the existing noise levels is an important aspect of the assessment as impact is defined on the basis of increases in noise levels over the existing conditions. If the EIR/EIS noise assumes the most common number of freight trains per day, then the document should indicate that assumption.
1737-1066	10.	The EIR/EIS does not appear to recognize or acknowledge the plans of the Transportation Agency for Monterey County (TAMC) to extend Caltrain rail service from Gilroy toward Salinas and Monterey. This extension is funded for construction and is at a 75% design level. TAMC's plan is to add a third rail line south from Gilroy Station. These improvements need to be recognized in the Authority's plans and discussed within the environmental documents.	1737-1072	14.	Chapter 3.4, Noise and Vibration. The EIR/EIS documents identify mitigation measures to address the potential for structural damage through typical construction vibration mitigation measures. However, again, the document does not discuss or identify any historic or vibration sensitive structures that may be affected by project construction. These affects need to be described and assess to adequately evaluate the impacts of project construction on historic or vibration sensitive structures so that specific applicable mitigation measures can identified.
1737-1067	11.	Chapter 3.2, Transportation. Some of the alternatives propose to eliminate some of the parking for three higher density residential projects in downtown Gilroy: The Cannery located on Lewis Street, the Alexander Station Apartments located at the corner of E. 10th Street and Alexander Street, and Gateway Senior Apartments on Monterey Road. How will the Authority provide replacement parking spaces for these recently approved/constructed projects to avoid overloading on-street parking in those areas?	1737-1073	15.	Chapter 3.4, Noise and Vibration. Annoyance would be anticipated to occur, particularly during nighttime construction and/or construction of major projects near residences. The EIR/EIS documents provide no mitigation for reducing this impact. As stated in the documents, the potential for noise impacts would be greatest where noise sensitive land uses are near major construction activities with a long duration (e.g., MOWF, passing tracks, viaduct, and station modifications) and nighttime construction activities (e.g., temporary passing tracks, parallel tracks, and roadway realignment).
1737-1068	12.	Chapter 3.2, Transportation. Access to Agricultural Land. Alternatives 1, 2 and 4 all appear to cut off access to farmlands located south the Bloomfield Road and east of the existing UPRR tracks that are currently accessed from Sheldon Avenue (which will be blocked by a new HSR embankment). How will property owner access to these areas be provided?	1737-1074		The mitigation measures cited in the EIR/EIS are typical and appropriate for construction projects. However, their effectiveness will vary depending on the proximity of noise sensitive receptors, the equipment and operations, and the timing and duration of activities. Given that several major project components are included, it is likely that some sensitive receptors near these major projects and/or any nighttime construction activities would continue to be exposed to construction noise levels exceeding the Federal Railroad Administration criteria, even with the implementation of the cited mitigation. It is anticipated that these impacts would be significant and unavoidable even with the implementation of the identified mitigation measures. Provide details on all nighttime construction and major project component activities located in Gilroy, including location and timing of construction activities, specifications of equipment to be used, duration of construction, contact information in case of complaints, and any proposed mitigation measures.
1737-1069	13.	Chapter 3.4, Noise and Vibration. The peer review of this chapter by Illingworth and Rodkin has identified a number of technical issues with the analysis.			
	A.	Based on the EIR/EIS documents, ambient noise levels range from 58 to 68 dBA Ldn and from 66 to 70 dBA loudest hour Leq within the City boundaries and from 56 to 71 dBA Ldn. However, the calculation of Ldn at noise measurement location N128 appears to be a typo. The correct value should be approximately 67 dBA Ldn based upon a review of the data in the Noise and Vibration Technical Report.			
1737-1070	B.	Based on the Noise and Vibration Technical Report, noise measurement location N126 only has about 6 hours of data. It is unclear how an Ldn was calculated at this location from such limited data. In addition, noise measurement location N125 is			



## Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

- 1737-1075 | 16. Chapter 3.4, Noise and Vibration. Based upon the analysis in the EIR/EIS, the preferred alternative (Alternative 4) has the greatest noise impacts through Gilroy because of the Federal Railroad Administration's requirements for trains to sound their horns at all at-grade crossings. From East 10th Street to Leavesley Road, there are four street crossings and the station within a mile. This will create almost continued train horn noise between East 10th Street and Leavesley Road and will result in a significant impact. Please provide an analysis of what the noise environment will be like when these continuous train horn noise events occur at these closely spaced multiple at-grade crossings. The City requested large scale maps or GIS layers of the noise impacts from the Authority on June 4<sup>th</sup>, 2020. None were available to be provided.
- 1737-1076 | 17. Chapter 3.4, Noise and Vibration. Figures 3.4-37 and 3.4-41 depict sound barriers (walls) for Alternatives 2 and 4, including through parts of downtown Gilroy. However, it is impossible to determine where those walls are proposed because of the small scale of the maps in the figures. Additionally, the sound barriers are not depicted on the Preliminary Engineering Plans in Volume 3 of the EIR/EIS. The only information provided is again in tabular form which requires crossing referencing with the preliminary engineering plans (which do not show any sound barriers). For operational noise, the primary mitigation strategy within the City of Gilroy appears to be the use of sound walls at various locations for Alternative 2 and 4. No sound walls are proposed for Gilroy under Alternatives 1 and 3. The proposed sound walls were projected to reduce the number of moderate impacts of Alternative 2 by 356 in Gilroy and the number of severe impacts by 61. For Alternative 4, the moderate impacts are reduced by 55 and the severe impacts are reduced by 151. But it should be noted that the feasibility and reasonableness of these barriers have only been superficially discussed in the Noise and Vibration and not evaluated in the other chapters of the EIR/EIS.
- 1737-1077 | The EIR/EIS contains insufficient detail to determine if the impacts in Alternatives 2 and 4 could be further lowered by increasing wall height, using absorptive facings, or more novel barrier designs, or if more receptors would be benefitted by the inclusion of additional noise barriers. The Alternative 4 plan and cross-section in the Preliminary Engineering Folder do not show sound walls in the downtown Gilroy. Provide detailed information to enable the City to assess the options for reducing operation noise on the surrounding community while maintaining community connectivity.
- 1737-1078 | 18. Chapter 3.4, Noise and Vibration. One of the proposed mitigating actions for train horn noise is the establishment of Quiet Zones. Please provide an analysis that the design of the proposed Quad Gates will fully comply with the requirements of the Federal Railroad Administration for the establishment of Quiet Zones, if the City chooses to request that Quiet Zones be established. If the project design fails to support a proposed mitigation measure, the measure ceases to mitigate any impacts and places the financial responsibility to implement on the mitigation measure on another public agency.
- 1737-1079 | 19. Chapter 3.6, Public Utilities and Energy. Impact PUE#4 (Existing Major Utilities Requiring Relocation or Removal), Paragraph 3, identifies the existing basins adjacent to the SWVWD water treatment plant south of the downtown. The paragraph describes

1737-1080

1737-1081

1737-1082

1737-1083

- them as "shallow earthen diked ponds, about 5 – 8 feet deep (berm height) with sloped sides, and unpaved service roads extending between them. As described under Section 3.6.5.1, Public Utilities, these ponds first percolate secondary treated effluent from the WWTP, which is then piped through a distribution network." The information is essentially incomplete. These facilities are part of the groundwater recharge facilities associated with Santa Clara Valley Water District's (SCVWD's) Groundwater Management Plan for the Llagas Groundwater Sub-Basin. The removal of any of these basins will have a significant adverse impact on the continuing recharge activities within the groundwater basin. In addition, if the Authority decides to remove any of these basins, PUE-MM#1 needs to be revised to make its implementation mandatory (through the use of "shall" rather than "would") and needs to identify when the installation of any replacement basins will be completed in the context of the proposed HSR construction.
20. Chapter 3.6, Public Utilities and Energy. Impact PUE#8 (Continuous Permanent Impacts from Water Use) states: "Approximately 10,500 gpd potable water would be used within the Downtown Gilroy Station and the remaining 5,330 gpd would be used outdoors." How were these volumes determined and do these project volumes include the use of water for landscape irrigation (as shown on the conceptual station plans)? Any water used for irrigating landscaping should comply with the water use targets contained in Article XXXVIII (Landscaping, Water Efficiency, and Storm Water Retention and Treatment) of the Gilroy Municipal Code.
21. Chapter 3.7, Biologic and Aquatic Resources. Section 3.7.7.2 (Special Status Species) refers to land acquisition goals of the Santa Clara Valley Habitat Agency. However, the other requirements and programs of the Agency are not discussed or addressed. The requirements of the Santa Clara Valley Habitat Conservation Plan (SCVHCP) include surveys and mitigation for impacts to specified plant and animal species along portions of the alignments. The EIR/EIS fails to include information on the presence or absence of these species of concern within the areas to be disturbed by construction or operation of the project and fails to identify how these requirements of the Habitat Agency will be met. Also, most of the biological resource-related mitigation measures propose to identify project impacts after the project is approved by the HSRA.
22. Chapter 3.8, Hydrology and Water Quality. Impact HYD#5 (Permanent Impacts on Surface Water Quality during Construction) indicates that the Contractor will "... prepare a stormwater management and treatment plan for Authority review and approval prior to construction (HYD-IAMF#1). The plan would include permanent stormwater BMPs to minimize the exposure of contaminants to stormwater runoff (site design and source control measures), reduce the quantity and improve the quality of stormwater runoff (treatment and low-impact development [LID] measures), and retain flows to prevent increases in flow rates and durations above pre-project conditions (hydromodification management)." However, this discussion fails to acknowledge that the City of Gilroy is responsible for reviewing and approving a stormwater management and treatment plan (under the requirements of the MS4 Permit) and that the Authority is responsible for the long-term operation and maintenance of the stormwater management and treatments



## Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

1737-1083	measures include in the plan. The discussions relating to water quality and stormwater management and treatment need to be revised to reflect these requirements.	1737-1088	should identify those impacts "Significant and Unavoidable" since no effective mitigation measures are included as part of the project or proposed to address the impact.
1737-1084	In addition, Impact HYD#7 (Impacts on Surface Water Quality during Continuous Operations) identifies that water quality impacts from brake dust also may affect water quality and indicates that these potential impacts will be addressed through the stormwater management and treatment plan. The City will be expecting to see information on the character of these contaminants and an analysis of how the stormwater treatments prevent impacts to surface water quality.	1737-1089	26. Chapter 3.11, Safety and Security. Impact S&S#1 (Temporary Impacts on Emergency Access and Response Times from Temporary Roadway and Highway Closures, Relocations, and Modifications) SS-IAMF#1 states that prior to construction, the contractor would prepare a construction safety transportation management plan that includes the contractor's coordination efforts with local jurisdictions for maintaining emergency vehicle access during construction. The is concerned that the use of the term "consultation" does provide adequate assurances for the City that any temporary construction impacts will be addressed in a way that has the least effect on local citizens and municipal operations. IAMF#1 should, at a minimum, require local government concurrence with any plans to manage construction impacts and street closures within the City.
1737-1085	23. Chapter 3.10, Hazardous Materials and Waste. Table 3.10-13 identifies public and private schools within a quarter mile of the proposed alignments. The following are corrections to the information displayed in the table. A. Elliot Elementary, Gilroy Adult Education Center, Gilroy Preparatory, and South Valley Middle School are not located within a quarter mile the alignment for Alternative 3. B. If Glen View Elementary (in Gilroy, west of Monterey Road) is within a quarter mile of Alternative 2; why isn't it listed as being within a quarter mile for Alternatives 1 and 4 which run in the same area? C. Pacific Point Christian School is located only within a quarter mile of Alternative 3. D. Christopher High School is not located within a quarter mile of any of the alternatives.	1737-1090	27. Chapter 3.11, Safety and Security. Emergency Access to Elevated Track Sections. The EIR/EIS fails to identify how emergency access will be provided to the elevated track sections. Specifically, what types of equipment will fire departments need to access a train stuck on elevated track sections? The document also fails to identify where that equipment is stationed and how it would physically access the elevated track sections. Finally, the EIR/EIS fails to identify where this emergency access is not possible for the types of anticipated equipment.
1737-1086	24. Chapter 3.10, Hazardous Materials and Waste. Mitigation Measure HMW-MM#1 (Limit use of extremely hazardous materials near schools during construction), a "proposed memorandum regarding hazardous materials BMPs related to construction activity for approval by the Authority" was identified. However, the mitigation measure does not go far enough, it should also be provided to the Gilroy Unified School District and local fire departments. These organizations also need to know about this information in the event of an unplanned release.	1737-1091	28. Chapter 3.11, Safety and Security. The EIR/EIS also fails to address the need for incident training for first responders, including an identification of the types of specialized equipment that may be needed to facilitate a response. The document should include a mitigation measure consisting of incident training with potentially affected fire departments prior to the operation of the HSR system.
1737-1087	25. Chapter 3.10, Hazardous Materials and Waste. General comment. The EIR/EIS should also indicate that the Authority commits to the approval of the Hazardous Material Business Plans (HMBPs) after a consultation with local fire departments. HMBPs inform fire departments what hazardous materials may be located at a particular site and enable fire personnel to respond more safely and more effectively. In addition, the approved HMBPs need to be provided to local fire departments that might potentially respond to a fire or other emergency at an HSR facility if the Authority expects local fire departments to respond to emergency events along the tracks.	1737-1092	29. Chapter 3.11, Safety and Security. The EIR/EIS does not explain the basis for using a 30-second increase in emergency vehicle response time as the threshold for significance. Please provide a rationale for the threshold of increase in delay. Additionally, no methodology is provided for how the potential impacts were modelled and the resulting delays calculated. Please provide additional detail on how the delay is calculated.
1737-1088	If the Authority is not intending or committing to provide the HMBPs to local fire departments, then IAMF#10 (Hazardous Materials Plans) is not operative and would not mitigate any the impacts since the organizations that would need the information in the event of emergency situation would not have access to it. In that situation, the EIR/EIS	1737-1093	30. Chapter 3.11, Safety and Security. Significant Delays to Emergency Service Responses from At-Grade Crossings. The operation of the HSR will result in a 400% increase in At-Grade passenger service trips (from 8 weekday trips to 32 weekday trips) through Gilroy north of East 10th Street and an even larger percentage increase in passenger trips, 2 weekday trips to 26 weekday trips, at East 10th Street and East Luchessa Avenue when in the HSR is in operation. The potential for additional delays is further exacerbated by the increase in number of tracks crossing the streets; from two to three north of the Gilroy Station and two to four, south of the station. These increased trips will result in increased delay at all of the proposed at-grade crossings and will cause significant delays to police responses to areas east of the UPRR tracks and to fire responses to areas west of the UPRR tracks.



## Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

1737-1093	<p>Impact S&amp;S#4 (Continuous Permanent Impacts on Emergency Access and Response Times) does not address these impacts in the Gilroy area. The discussion includes 7 paragraphs and one table on the impacts in the San Jose area, and no paragraphs or tables on the potential impacts to the City of Gilroy. The only information provided on the City of Gilroy is in Table 3.11.-10 which provide only a very general, high level depiction of anticipated fire response delays at a scale which is so small that the information cannot be accurately evaluated and interpreted. Please provide reviewable information at a scale where effect can be evaluated against the existing street network. The paucity of information and relative ineffectuality of the mitigation measure indicate that this impact will significant and unavoidable with mitigation as proposed by the Authority.</p>	1737-1096	<p>32. Chapter 3.12, Socio-Economic and Communities. Page 3.12-24 identifies the Eagle Ridge development as the only city-designated neighborhood with the City of Gilroy. The development consists of large lot single family homes surrounding an 18-hole golf course. This development is located nearly two-miles from the UPRR right-of-way. Eagle Ridge is not a formal neighborhood that would be relevant to a discussion of socio-economic impacts. The area which would eventually become Eagle Ridge was identified in the City's Neighborhood District Policy. The Neighborhood District document is a policy-level planning document to facilitate a comprehensive approach to development in large areas within the City. Though not a formally designated neighborhood, the EIR/EIS fails to recognize that the defined area between US 101, the UPRR tracks, Leavesley Road, and East 10<sup>th</sup> Street is a clearly definable neighborhood. Given its location to the project, this area will be one of the most impacted areas in the community.</p>
1737-1094	<p>31. Chapter 3.11, Safety and Security. The EIR/EIS fails to address the impacts to the community from increased incident response times created by the additional train traffic and increased delays crossing the UPRR and HSR tracks. Per EIR Table 2-14, in 2040 there will 148 HSR trips (half northbound and half southbound) between the hours of 7:00 am and 10:00 pm. This equates to an average of 9.87 trips/hour, or one trip every 6 minutes. If the proposed quad gates for the at-grade crossings are down for a minute and a half each time there is a train, an average hour for the preferred alternative would see Leavesley Road and E 10th Street closed for an additional 15 minutes each hour (9.87 trips X 1.5 minutes) to let these new trains pass through the at-grade crossings (this doesn't include the existing delay caused by Caltrain, Amtrak, and freight trips). This additional interruption has the potential to adversely affect public safety. This impact needs to be addressed in the EIR/EIS through at-grade crossings, at a minimum at the following four intersections.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• MH26. Monterey Road/Masten Avenue</li> <li>• G15. Monterey Road (SR 152)/Welburn Avenue-Leavesley Road (SR 152)</li> <li>• G36. Monterey Road/Tenth Street</li> <li>• G43. Monterey Road/Luchessa Avenue</li> </ul>	1737-1097	<p>The analysis for SOCIO#1 (Temporary Disruption or Division of Established Communities) on Page 3.12-41, first paragraph, the EIR/EIS refers to the Eagle Ridge development to demonstrate that any impacts would be minimal. Given the distance from the UPRR tracks, it is highly unlikely that the residents of Eagle Ridge would hear, let alone experience, any noticeable impacts from project construction any more than most of the other fifty thousand residents. This discussion in the EIR/EIS needs to delete references to Eagle Ridge and address specific impacts on the downtown neighborhood as well as the more generalized impacts to City residents overall.</p>
1737-1095	<p>After the Authority has addressed this issue in the EIR/EIS, the City has a suggestion for a potential mitigation measure that could address the otherwise significant impacts. The mitigation measure would involve the creation of a virtual train location/quad gate closure reporting app that would be accessible to the Police Department. This system would remotely connect the patrol vehicles to a series of track and train location sensors which would allow a responding officer to know exactly where the trains were and which crossings would be open when they needed to cross the tracks on an emergency call. This type of mitigation measure would address the significant impacts that have not been addressed in the EIR/EIS.</p>	1737-1098	<p>33. Chapter 3.12, Socio-Economic and Communities. Impact SOCIO#2 (Permanent Disruption or Division of Established Communities from Project Construction), Page 3.12-50 indicates that, "... and Alternative 4 would require closure of 6th Street and E. 7th Street." The permanent closure of East 6<sup>th</sup> Street from project construction is not indicated on the conceptual project plans or in the transportation analysis. Which information is correct; E. 6<sup>th</sup> Street remaining open or E. 6<sup>th</sup> Street to be closed after the project has been constructed? If the project has changed to include the closure of E. 6<sup>th</sup> Street, the transportation discussion in the EIR/EIS along with the technical report will need to be revised.</p>
		1737-1099	<p>Also, the document accurately states in Paragraph 2, Page 3.12-51, that there are insufficient sites to relocate affected businesses. However, the document fails to identify this shortcoming as a significant impact. While not a traditional impact under CEQA, it is an impact that needs to be discussed and addressed under NEPA.</p>
		1737-1100	<p>34. Chapter 3.12, Socio-Economic and Communities and Draft Relocation Impact Technical Report. The information included in both documents is at such a high-level that the it is impossible to determine the local effects of the project alternatives. Please provide more specific data on the actual relocation effects of the various alternatives (address, business size, and type by alternative). This level of information will assist the City in its update of the General Plan by identifying type of land uses the will enable relocated business and residents to stay local.</p>



## Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

1737-1101	35. Chapter 3.13, Station Planning, Land Use, and Development. Impact LU#1 (Temporary Alteration of Land Use Patterns from Land Use Conversion and Introduction of Incompatible Land Uses) states in the first sentence that that the main construction staging areas would occupy large areas for extended periods and could displace some business operations (refer to Table 2-21 in Chapter 2). However, there is no Table 2-21 in Chapter 2; the highest numbered table in Chapter 2 is 2-18. Please provide the information so that the City can review a complete version of the proposed EIR/EIS.	1737-1106	that the ASR include an Introduction section that includes a discussion about the Section 106 PA and how it was followed throughout the document.
1737-1102	36. Chapter 3.13, Station Planning, Land Use, and Development. Impact LU#3 (Temporary and Permanent Alteration of Land Use Patterns from Permanent Roadway Closures and Modifications) fails to identify or discuss the impacts in Downtown Gilroy. All of the discussion appears to relate to the San Jose area. Please provide the information on the anticipated future land use changes and street closures along the HSR alignments in the Planning Area for the City of Gilroy.	1737-1107	B. Findings, Section 7 of the ASR. The background literature review (section 6.2.1 Background Literature Review) does not include a review of the Office of Historic Preservation's Archaeological Determinations of Eligibility (ADOE) list. While a review of the ADOE may not change the outcome of the findings, it is standard practice and should be included in the ASR as part of the background research. EDS recommends that the ASR include a review of the OHP's ADOE.
1737-1103	37. Chapter 3.13, Station Planning, Land Use, and Development. Impact LU#7 (Permanent Induced Population Growth) indicates that there is an adopted station area plan for Gilroy. Previous work on the Downtown Gilroy Station Area Plan was placed on hold in early 2018 with only background studies and reports having been prepared. This effort will need to be restarted and completed prior to project approval. The comment includes addressing the existing historic train depot building that will be affected by the proposed downtown terminal complex.	1737-1108	C. Page 7-1 of the ASR identifies the archaeological site P-43-000632 (CA-SCL-714/H) as being located adjacent to (within 20 feet of) the Archaeological APE. However, based on the DPR 523 form maintained in the digital library of EDS for this resource, it appears that the boundaries of the site extend across Frazier Lake Road and intersect with the Archaeological APE. This means that this archaeological site is within the Archaeological APE. EDS recommends removing P-43-000632 (CA-SCL-714/H) from Section 7.1.7 (Resources Immediately Adjacent to the APE) to Section 7.1.4 (Contact-Period Resources). EDS also recommends that P-43-000632 (CA-SCL-714/H) be included in Appendix C-Part 3, Site Records and Site Record Updates for Sites in the Archaeological APE of the San Jose to Central Valley Wye Project Extent. (This site also needs to be incorporated into the EIR/EIS since it is a known archaeological resources within the project area.)
1737-1104	38. Chapter 3.16, Aesthetic and Visual Quality. Page 3.6-2, the list of viewer groups should also include business owners and patrons, visitors to Gilroy, and travelers.	1737-1109	D. Section 7.3 of the ASR. In accordance with the Section 106 PA, Archaeological resources that are not exempt from further study are assumed to be eligible for the purposes of the project until additional information (such as extended Phase I testing or other evaluation) provides demonstrative evidence to the contrary. Page 8 from the Section 106 PA states: "Known archaeological properties that cannot be evaluated prior to approval of an undertaking will be presumed NRHP eligible. Where archaeological testing to determine NRHP eligibility is feasible, project-specific MOAs may include a provision for treatment plans that include archaeological testing or use of a combined archaeological testing and data recovery program." Therefore, while the Section 106 PA allows for a phased approach to the identification, evaluation, assessment of effects, and the resolution of affects to archaeological resources, the archaeological resources should be evaluated prior to approval of the project whenever feasible.
1737-1105	39. Chapter 3.16, Aesthetic and Visual Quality. Graffiti can have a negative impact on a community. The Authority needs to provide information on who will be responsible for graffiti removal along the HSR right-of-way and station areas. This concern was included in Mayor Roland Velasco's August 29, 2019 letter to the High Speed Rail Authority. This is related another concern of the City, that is who will be responsible for the maintenance of the New HSR Station facility and related landscaping. The City is still waiting for answers to some of these questions.		
1737-1106	40. Chapter 3.17, Cultural Resources. The peer review of the Archeological Survey Report (2019) and this chapter by Sally Evans with Evans and De Shazo (EDS) has identified a number of technical issues with the analysis. A copy of the original peer review document can be provided to the Authority if requested.  A. General Format, Archeological Survey Report (ASR). Overall, the ASR appears to meet the formatting requirements set forth in the Section 106 PA. However, the report lacks an "Introduction" section that includes a discussion about the Section 106 PA and how it was followed in the document, and although this information can be found in the Summary of Findings on page 1-1, the "Introduction" section is an element of an ASR that is required by the Section 106 PA. EDS recommends		The archaeological site P-43-000417 (CA-SCL-412) extends into the Archaeological APE and is located in an area where ICF received permission to enter (PTE) for the archaeological field survey. This suggests that it is feasible to evaluate this site for NRHP prior to approval of the undertaking. EDS recommends that the portion of P-43-000417 (CA-SCL-412) that extends into the Archaeological APE be evaluated to determine eligibility for listing on the NRHP prior to certification of the EIR/EIS.



## Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

1737-1110	E.	Section 3.17, page 3.17-23, of the EIR/EIS identifies archaeological resource P-43-000632 (CASCL-714/H) as being located within 50 feet of the project footprint. However, based on the DPR 523 form maintained in the digital library of EDS, the boundaries of the site extend across Frazier Lake Road and intersect with the Archaeological APE. EDS recommends that Section 3.17 of the EIR/EIS categorize P-43-000632 (CA-SCL-714/H) as an archaeological resource located within the project footprint, and that the site be listed within Table 3.17-3 (Previously Identified Archaeological Resources in the APE).	1737-1113	ICF. As such, and in the absence of such information, it is not known if historical resources within the City of Gilroy Historic Architectural APE will be affected by development of the project. Therefore, the findings in the documents reviewed cannot be concurred with or addressed further at this time. This issue is further discussed under Comment M below.
1737-1111	F.	Section 3.17.7.2 of the Draft EIR considers affects to both known and unknown archaeological resources within the Archaeological APE. Since the archaeological site P-43-000632 (CA-SCL-714/H) is not listed as a known archaeological site within the Archaeological APE, it is not included in the discussion of impacts to known archaeological resources. It is not included in the discussion of impacts because the site was identified in the ASR as being located adjacent to, and not within, the Archaeological APE. However, based on the DPR 523 form maintained in the digital library of EDS, the site boundaries intersect with the Archaeological APE. EDS recommends that Draft EIR/EIS include the archaeological site P-43-000632 (CA-SCL-714/H) within the discussion under Impact CUL#2 (Permanent Disturbance of a Known Archaeological Site) in the EIR/EIS.	1737-1114	A. General Format. The format of the HASR is guided by details within Attachment C of the Section 106 PA. The overall format of the HASR is in compliance with the Section 106 PA format as detailed within Attachment C of the Section 106 PA. However, and although not significant, there is an alternating style of left and right justified formatting within the titles and section/page of each page of the HASR and Draft EIR/EIS. This appear to be a style preference; however, format guidelines set forth by CEQA Guidelines §15140 encourages formatting consistency. As such, EDS encourages consistency of the formatting style on each page, instead of the current alternating left and right justified title and section/page.
1737-1112	G.	On Page 3.17-59 of the Draft EIR, which discusses the summary of the impacts to known archaeological resources within the Morgan Hill and Gilroy Subsection, the Section 106 Findings for CA-SCL-412 (P-43-000417) state that for Alternatives 1, 3, and 4, there would be no effect, and for Alternative 2, implementation of project features would minimize some potential adverse effects, but they would not avoid all effects on this archaeological site, and the effect would remain adverse under Section 106; however, it appears that Alternative 3 would impose these effects, and not Alternative 2. This appears to be a typo. EDS recommends that it be verified which alternative (Alternative 2 or Alternative 3) would impose these effects on CA-SCL-412 (P-43-000417).	1737-1115	B. Summary of Findings. For the purpose of the HASR, ICF used the term "historic built resources", defined "to indicate buildings, engineering structures, or landscapes that were created during the historic era (built in 1966 or earlier), as well as districts or groupings of such resources", Page 1-1; paragraph 2. The term is "historic built resources" is later referred to on page 4-1 with the context of the APE as "historic built resources includes parcels containing buildings, structures, linear features, or objects...". The Section 106 PA states that "historic architectural properties" include historic buildings, structures, objects, sites, landscapes, and districts. EDS recommends the use of this term as defined within the Section 106 PA, instead of historic built resources. In addition, EDS recommends that ICF review the document for the use of the term "properties", and "cultural resources" for consistency and usage.
1737-1113	41.	Cultural Resources. The peer review of the San Jose to Merced Historic Architectural Survey Report (HASR) by Stacey De Shazo with Evans and De Shazo (EDS) has identified a number of technical issues with the analysis. A copy of the original peer review document can be provided to the Authority if requested. These items also need to be incorporated into Chapter 3.17 of the EIR/EIS.  The findings of the peer review determined that the most substantial issue with the HASR and subsequently the Draft EIR/EIS is that the document has not addressed effects to identified historic districts within the Historic Architectural APE. These district resources were identified within a planned survey contract by the City of Gilroy and documented on HRI forms and although the historic district have not been formally listed at the local, state, or federal level, they cannot be discounted, unless a preponderance of evidence indicates otherwise (PRC Section 5024.1, 14 CCR § 4850), which was not provided by	1737-1116	C. Summary of Findings. Pages 1-1 to 1-3, includes a summary of the entire San Jose to Central Valley Wye Project Extent findings for the project. As such, specific details associated with the City of Gilroy are not included in this section. However, on page 1-1, second paragraph, ICF states, "The term historic built resources is used to indicate buildings, engineering structures, or landscapes that were created during the historic era (built in 1966 or earlier), as well as districts or groupings of such resources." It appears that outreach and research for the City of Gilroy Historic Architectural APE began as early as 2010 and continued through 2018, and the architectural field surveys were conducted in 2017 and 2018. As such, the historic built environment is either 1967 or earlier or 1968 or earlier, which would cover the 50 years, at the time of the intensive survey is required under the Section 106 PA, which states on page B-2 that, "The APE for historic architectural properties includes all properties that contain buildings, structures or objects more than 50 years of age at the time the intensive survey is completed by the QIs...". As such, and since the most recent surveys were conducted in 2018,



## Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

1737-1116	EDS recommend a date of 1968 or earlier, which will ensure compliance with Section 106, related to the 50-year threshold requirement.	1737-1123	J. Identification Efforts and Methods. Section 6.1.4.3 Local Registers of Historical Resources, City of Gilroy, Page 6-14, states "QIs contacted the City of Gilroy January 9, 2018 to inquire about the status of its local register. The City of Gilroy Planning Department confirmed that the City's local register of historic resources is the City of Gilroy's Historic Sites (Evanson 2018). In contrast, the City's "Downtown Historic District" was established as part of the Specific Plan to develop incentive for businesses in downtown Gilroy and to promote adaptive reuse of existing buildings. Although the designation includes the term historic, the district does not constitute, nor is intended to constitute, an historic district in accordance with the NRHP and CRHR and is not included in the City of Gilroy's Historic Sites register." EDS is the on-call Architectural Historian firm for the City of Gilroy and as such, we have access to current local, regional, and state repository documentation, as well as GIS data layers that provide additional details regarding the historic architectural properties within the City of Gilroy.
1737-1117	D. Table 1-1, Summary of Evaluation Efforts in the Historic Architectural Survey Report states, "Exempt properties: properties exempt from evaluation because they are less than 50 years of age or they meet one or more of the criteria for exempt properties as stated in the Section 106 PA". EDS recommends that the date ranged of 1968 or earlier be included within the table or be footnoted.		
1737-1118	E. Section 1.1, Section 106 and CEQA Cultural Resources, Page 1-3, states that there are "638 properties containing buildings or structures", constructed in 1966 or earlier within the project APE. EDS recommends that ICF review the "time" of the intensive surveys to ensure that the requirement of the 50 years threshold is meant under Section 106 PA.		As such, EDS has determined that there are seven identified historic districts within the City of Gilroy, and it appears that there are at least four identified districts are adjacent to or partially within the current City of Gilroy Historic Architectural APE. Each of these seven districts have been documented on HRI forms, and the district boundaries delineated and are available at the NWIC. These identified districts include:
1737-1119	F. Section 1.2, first sentence, within Section 1.2 CEQA-Only Cultural Resources, page 1-4, references "survey population". EDS recommends that ICF provide a footnote for the definition of term "survey population" or use a substitute term such as cultural resources, properties, or resources, if appropriate.		<ul style="list-style-type: none"> <li>o Monterey Street Downtown District; OHP Property Number - 013664; OHP Property Reference Number (PRN) - 5020-0222-9999, NR status code: 7N. Identified in an HRI in 1986.</li> </ul>
1737-1120	G. Regulatory Setting, Page 2-2; paragraph 2 states "For the HSR project, including the project, the Section 106 process is defined in the Section 106 PA." EDS recommends this sentence be modified to be clearer.		<ul style="list-style-type: none"> <li>o Bungalow Residential District; OHP Property Number - 013495; OHP PRN - 5020-0213-9999; NR status code: 7N. Identified in an HRI in 1986.</li> <li>o Craftsman Bungalow District; OHP Property Number - 013503; OHP PRN - 5020-0214-9999; NR status code: 5S2. Identified in an HRI.</li> </ul>
1737-1121	H. Area of Potential Effects. According to the HASR, on Page 4-1, Establishing the Built Resource Area of Potential Effects, "The APE for historic built resources includes parcels containing buildings, structures, linear features, or objects 50 years of age or older in 2016 when research, fieldwork, and preliminary analysis resumed". EDS recommends a review of page B-1 of the Section 106 PA, which states that "The APE for historic architectural properties includes all properties that contain buildings, structures or objects more than 50 years of age <i>at the time the intensive survey is completed by the QIs</i> , as follows".		<ul style="list-style-type: none"> <li>o Fifth Street Historic District; OHP Property Number - 013556; OHP PRN - 5020-0216-9999; NR status code: 5S2. Identified in an HRI.</li> <li>o Alexander Street Residential District; OHP Property Number - 013575; OHP PRN - 5020-0218-9999; NR status code: 5S2. Identified in an HRI.</li> <li>o Forest Street Bungalow District; OHP Property Number - 013587; OHP PRN - 5020-0219-9999; NR status code: 5S2. Identified in an HRI.</li> </ul>
1737-1122	I. Identification Efforts and Methods. The Information Centers are listed within the Table 6-1 Record Searches for the Project. On Page 6-1 of the HASR lists the "Northwest" as the Information Center; however, the formal name is Northwest Information Center and the acronym is NWIC. EDS also recommends ICF review the names of the Information Centers as well to provide the complete and accurate names.		<ul style="list-style-type: none"> <li>o Pioneer Row Historic District; OHP Property Number - 013604; OHP PRN - 5020-0221-9999; NR status code: 3S. Identified in an HRI.</li> </ul> <p>These previously identified historic districts cannot not be discounted or determined ineligible for effects without being evaluated or addressed as not being within the APE. As such, and in accordance with CEQA, properties of local significance that have been designated under a local preservation ordinance (local landmarks or landmark districts) or that have been identified in a local historical</p>

## Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

1737-1123	<p>resources inventory may be eligible for listing in the California Register and are presumed to be significant resources for purposes of CEQA unless a preponderance of evidence indicates otherwise (PRC Section 5024.1, 14 CCR § 4850). Therefore, the current Record Search Results within Section 6 of the HASR are incomplete. Consequently, the historic architectural properties within the City of Gilroy Historic Architectural APE have not been adequately addressed by ICF. In addition, the DPR documents all need to be reviewed and any contributing resources must be updated to include their listing as contributors to an identified historic district and include the HRI PRN and the district Status Code. Once the HASR has been updated, the Draft EIR/EIS must be updated as well to include these resources. Additional research, and survey efforts will be required to address the effects to identified historic properties within the context of the districts.</p>	1737-1126	<p>HASR, EIR/EIS, and the DPRS documents must be updated to include the districts and effects assessed based conclusion by the lead agency that the district that will be affected by the project are historical resources.</p> <p>EDS recommends that the second approach be considered in consultation with the SHPO and the district forms are included within the DPR appendix for CRHR eligible resources.</p>
1737-1124	<p>K. Identification Efforts and Methods. 6.3 Field Identification Methods, Page 6-16 states, "QIs for historic built resources conducted intensive-level field surveys and field research for preparation of this HASR intermittently in 2008-2012 and 2016-2017". The DPR forms for the City of Gilroy include 2018 as survey dates. EDS recommends that ICF check these dates for accuracy.</p>	1737-1127	<p><u>Mitigation Measures</u></p> <p>42. Measure TR-MM#1 (Potential Mitigation Measures Available to Address Traffic Delays) proposes to close/relocate streets or intersections and make other changes to the operation of City streets but is not proposing to obtaining local approval or concurrence to implement any these changes. The measure also implies that additional undefined, unspecified changes will be made to the project or the surrounding area, but fails to identify a process to develop, review or approve they changes. The City of Gilroy is concerned that the lack of a collaborative process to alter, potentially in a substantial manner, the local road network will result in significant project impacts. The EIR/EIR needs to evaluate the effects of implementing the suggested mitigating actions.</p>
1737-1125	<p>L. Historic Context. Gilroy, Page 7-13, provides a brief history of Gilroy and the surrounding area. However, Gilroy had a large and robust Chinese population in the 1870s, who worked in the agricultural fields. There was also a small but bustling Chinatown within the downtown on Monterey. EDS recommends that ICF update the context for Gilroy to include more diverse history that reflects the historic populations and cultural history of Gilroy.</p>	1737-1128	<p>43. Measure TR-MM#2 (Install Transit Signal Priority) proposes to alter traffic signal timing through the installation of bus transit signals between East 7th and 10th Streets along Monterey Road and Alexander Road. Any changes to the operation of traffic signals will need to be closely coordinated and approved by the Responsible Agency (the City of Gilroy). As part of a complete mitigation measure, the description of the measure needs to include the process and approval of any responsible agencies involved in modifying either transit routes or local road system. Also, since there are currently no bus routes using Alexander Street, how long is the Authority proposing to be responsible for funding any proposed modifications to the City's road network in this area?</p>
1737-1126	<p>M. Properties Identified – Findings. Based on the comments and analysis of Section 6 of the HASR, the findings in both the HASR and the Draft EIR/EIS are incomplete related to the City of Gilroy Historic Architectural APE. In addition, some DPR forms already competed for Gilroy are missing details related to the districts they have identified within or adjacent to the project. Based on the current project alternatives, there appear to be two approaches that the Authority, as the Lead Agency, could take to address deficiencies within the analysis and findings.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>The first approach involves the review and evaluation of the identified districts within the City of Gilroy Historic Architectural APE, details, of which, can be obtained at the NWIC. The HASR and Draft EIR/EIS will need to be updated after additional surveys and documentation efforts are completed to address the identified historic districts within the Architectural History APE so that the effects of the project on these historic architectural properties can be fully accessed.</li> <li>The second approach involves that the Authority, in lieu of an updated district documentation and evaluation, can instead consider the resources (i.e. the districts) to be potentially eligible for the California Register. However, the</li> </ul>	1737-1129	<p>44. Measure NV-MM#1: Construction Noise Mitigation Measures. The measure as proposed fails to "connect the dots" between a complaint over project construction noise and the Contractor making the noise. Since the Contractor is the Authority's agent and entity responsible for generating the noise that triggered the complaint, the mitigation measure needs to include a process why which the Contractor is immediately notified of the complaint so that steps can be taken to reduce the noise on the affected population. Keeping a log of noise complaints does not mitigate a noise impact.</p>
		1737-1130	<p>45. Measure NV-MM#2 (Construction Vibration Mitigation Measures) makes the assumption that pile driving will only affect buildings within 50 feet of a structure. While this may be applicable in many soil conditions for modern structures; there are many older structures, some of them historic, where this assumption may be nor be valid. What is the timing and process for determining how structures will be assessed for their susceptibility to damage prior to starting nearby construction and which agency is responsible for approving the technical validity of the result of this process.</p>



## Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

1737-1130	Also, when a structure is damaged by construction who would be responsible for ensuring that the property owner is satisfied with the Contractor's offer, and what assurances is the Authority providing that construction will be halted in the vicinity of the affected structures until an agreement between the property owner and Contractor. These features need to be incorporated in the mitigation measure.	1737-1134	City Response: Except that unless the signal pre-emption is to stop the train to keep the roadway open, this action does not address the delay impacts created by the at-grade crossings.
1737-1131	46. Measure NV-MM#4 (Support Potential Implementation of Quiet Zones by Local Jurisdictions) isn't really a mitigation measure since the process of complying with 49CFR222 and 229 requires action by the City public agency to fund any improvements that establishing a quiet zone would necessitate. The measure as written, doesn't really mitigate any impacts because the decision to initiate the mitigation involves a request and approve which do not involve the Authority unless the Authority is guaranteeing that the proposed project improvements (particularly the design of the Quad Gates) will meet the requirements of the Federal Railroad Authority to approve a quiet zone.		<ul style="list-style-type: none"> <li>Route-based traffic signal priority control systems.</li> </ul> City Response: This does not address the delays/conflicts created by the at-grade crossings.
1737-1132	47. Measure PUE-MM#1 (Replace Percolation Ponds at SCRWA Treatment Plant) fails to identify when the replacement basins would be completed and in operation. The proposed replacement basins would need to be completed prior to construction impacts to the existing basins.		<ul style="list-style-type: none"> <li>Emergency vehicle and transit queue bypass lanes.</li> </ul> City Response: This does not address the delays/conflicts created by the at-grade crossings.
1737-1133	48. Measure HMW-MM#1 (Limit use of extremely hazardous materials near schools during construction) fails include the notification of schools, and relevant school districts, in addition to the Authority. Just notifying the Authority fails to get the information to the organizations that need to know what hazardous materials are in use near the school. Erecting a sign is not the same as formally notifying the appropriate school district or facility. Also, the mitigation measure fails to connect the suggested Contractor monitoring with the entity receiving the monitoring reports and the affected local government and school district.		<ul style="list-style-type: none"> <li>Roadway capacity and operational improvements to facilities paralleling the rail line to improve access to adjacent grade-separated rail crossings.</li> </ul> City Response: This does not address the delays/conflicts created by the at-grade crossings.
1737-1134	49. Mitigation Measure SS-MM#4 (Install Emergency Vehicle Response Improvements) has elements that are applicable to the City of Gilroy. The mitigation measure proposes three steps. Step 1, the Contractor will develop an emergency vehicle priority plan and install unspecified emergency vehicle priority treatments without City or Authority input or approval. Step 2, after the project is completed, the Authority will conduct a study to determine if there are really any delays greater than 30 seconds in emergency response. (The preliminary analysis identifies potential delays of three minutes or more.) Step 3, the Authority will make an in-lieu capital improvement contribution payment to one or more of the emergency vehicle priority treatment strategies.		<ul style="list-style-type: none"> <li>Construction of new fire stations to reduce fire station response times in affected areas.</li> </ul> City Response: The construction of a new fire station does not solve the problem since the existing Chestnut Street station also provides fire service protection to areas east of US 101. Reconstructing the station to someplace west of the UPRR tracks creates a new impact by reducing fire protection to areas east of the UPRR tracks. Constructing another fire station west of the tracks would require the City to purchase and staff an additional fire engine for the new station. The ongoing cost of staffing an additional station is not feasible for the City at this time and would have the effect of the City of Gilroy mitigating the impact created by the HSR project.
	However, the type of emergency vehicle treatment actions that the Authority has identified as possible mitigation does not address the identified impact, significant delays to Fire Department response times. The EIR/EIS identified the following actions as possible solutions in the mitigation measure.		<ul style="list-style-type: none"> <li>Expansion of existing fire stations to reduce fire station response times in affected areas.</li> </ul> City Response: Expanding one of the existing stations does not address the delays created by the at-grade crossings.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Emergency vehicle pre-emption equipment at traffic signals.</li> </ul>	1737-1135	<ul style="list-style-type: none"> <li>Increase in contracted first responder ambulance services to reduce first responder ambulance response times in affected areas.</li> </ul> City Response: This does not address the delays/conflicts created by the at-grade crossings.
			As demonstrated above, the proposed mitigation measure does not address the impacts to emergency fire response times and has the appearance of both deferring and limiting the mitigation of inadequately described impacts. The most effective mitigation for this impact would be the adoption of the City's modified project alternative suggestion in Comment #6.
		50.	Measure AVQ-MM#5 (Replant Unused Portions of Lands Acquired for the HSR) does not provide direction on the need to utilize native plant species in wildland areas. This needs to be clarified in the mitigation measure.

## Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

1737-1136

51. Mitigation Measure LU-MM#1 (HSR Station Area Development: General Principles and Guidelines: As previous mentioned under a general comment, the EIR/EIS does not include City review and approval of many of the plans and programs that will directly affect the City of Gilroy. Specifically, this mitigation does not provide the City an opportunity to meaningful input to the HSR Station Area Development General Principles and Guidelines. This mitigation measures needs to be revised to recognize the City's authority to allow the City to provide meaningful input/approval.

Attachment 2 - Additional Transportation Comments



## Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued



## HEXAGON TRANSPORTATION CONSULTANTS, INC.

1737-1142

## Memorandum

**Date:** June 2, 2020  
**To:** Mr. David Hogan, M-Group  
**From:** Gicela Del Rio, T.E.  
**Subject:** High-Speed Rail EIR/EIS Review on Behalf of The City of Gilroy

1737-1143

## Executive Summary

Hexagon Transportation Consultants, Inc. has reviewed the High-Speed Rail (HSR) Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (EIR/EIS) on behalf of the City of Gilroy, California. Our findings and recommendations on the peer review are summarized below:

1737-1144

**Station Trip Generation Finding:** Hexagon's daily vehicle trip generation estimates (based on information presented in the EIR/EIS) represent approximately twice the number of daily vehicle trips utilized in the analysis of the project.

1737-1145

In addition, trip associated with passenger trips to off-site parking facilities and rental car facilities were not included in the analysis. These passengers represent shuttle trips at the station level and, once they reach their off-site parking lot or rental car facility destination, would become vehicular trips added to the roadway network.

1737-1146

**VTM Analysis Comment:** The VMT values in the analysis represent annual VMT. VMT and interregional VMT projections are reported within the same context, without further discussing the differences between the two values. Measures of VMT per job and/or VMT per population should be presented to be able to draw a conclusion of the analysis. The large annual VMT values provided by themselves are inconclusive.

**No Project Roadway Network Finding:** The recently completed City of Gilroy 2040 General Plan Update transportation analysis does not include the following roadway improvements, which were assumed as part of the City's future (2040) roadway network in the analysis:

1737-1147

- Monterey Road Widening
- Camino Arroyo Extension

**Freeway Analysis Comment:** The Transportation Report/EIR should include an explanation of the assignment of station traffic to the freeway.

Hexagon compared the 2040 no project conditions freeway volumes with 2040 General Plan conditions freeway volumes from the Gilroy 2040 General Plan Update transportation study. The 2040 General Plan peak-hour traffic volumes are larger than 2040 No Project conditions volumes by at least 1,000 vehicles at four of the five Gilroy freeway segments during at least one of the peak hours. The 2040 No Project peak-hour traffic volumes for the US 101 segment between SR 25 and Monterey Road has traffic volumes that are from 2,500 to 3,000 vehicles larger than those presented in the General Plan analysis.

**No Project Conditions Level of Service Finding:** The existing, 2029, and 2040 No Project conditions level of service results were compared to the intersection level of service results for existing and 2040 General Plan conditions presented in the City of Gilroy 2040 General Plan Update transportation analysis. The comparison showed twelve of the study Gilroy intersections have considerably different level of service results between the two different analyses.

**Alternative 4 Transportation Impacts Comment:** Nine Gilroy intersections are identified in the Transportation Report (Table 5-19) as being affected by the project under 2040 Plus Project conditions. However, based on the identified criteria of LOS E or F and an increase in delay of 4 or more seconds from No Project conditions, five additional intersections should have been identified as impacted intersections:

- G25. Monterey Road/IOOF Avenue – LOS F, AM peak-hour
- G30. Railroad Street/Sixth Street – LOS F, AM and PM peak hours
- G34. Alexander Street/Old Gilroy Street – LOS E, AM peak-hour; LOS F, PM peak-hour
- G.54 Frontage Road/Lewis Street – LOS F, AM peak-hour; LOS F, PM peak-hour
- G.55 Railroad Street/Lewis Street – LOS F, PM peak-hour

Additionally, the level of service at the intersection of Monterey Road/Cohansey Avenue (G47) also is shown to improve (from LOS E to LOS D) under 2040 Plus Project conditions compared to 2040 No Project conditions. This improvement is not clear since this intersection is expected to experience increased delays as the result of the proposed four-quadrant gate at this location.

**Level of Service Impact Mitigations :** Hexagon recommends a grade separation at a minimum of two intersections: Monterey Road/Masten Avenue (MH26) and Monterey Road (SR 152)/Welburn Avenue-Leavesley Road (G15), since these intersections are two of the three main entries to Gilroy and provide east-west access across US 101.

**Queueing at At-Grade Crossings:** The blended service tracks have the capacity to accommodate at most 24 trains per peak hour, with eight HSR trains and four Caltrain trains in each direction. That calculates to an average of one train every 2-1/2 minutes. The estimated 95<sup>th</sup> percentile gate-down time for intersections in Gilroy (intersections near HSR station) would be 68 seconds per single-train event. That means that at full capacity, there would be less than 1-1/2 minutes between gate down events, on average, and the gates would be down about 50 percent of the time during the peak-hour.

The increased gate-down times and events could be problematic in particular along major roadways, such as Masten Avenue, Leavesley Road, and Tenth Street, which serve as major entries into Gilroy. The gate-down times would reduce capacity along the roadway approaches by almost 50%, resulting in longer delays and vehicular queue lengths along these roadways.

**Emergency Response Times Findings:** With implementation of the HSR Alternative 4, response times for all four of the existing Gilroy fire stations could be increased by 120 up to 180 seconds. The exact scope of the potential impact would be determined before HSR service begins. Mitigation is stated as requiring new vehicle detection equipment, new responder equipment installed at existing fire stations, new fire stations, and additional ambulance services, with funding from HSR Authority.

The recently completed City of Gilroy Fire Department 2019 Master Plan Update (dated November 14, 2019, by Citygate Associates, LLC, and updated from the previous 2004 Master Plan) identifies a best practice performance goal for total response time of 7:30 minutes or less (which includes a 4:00-minute travel time), 90 percent of the time.

Overall, the findings in the Master Plan state that, currently, the first-due call-to-arrival performance for the City is 16 percent (about 1:13 minutes) slower than the recommended 7:30-minute goal for urban areas. The Master Plan also shows that the City is geographically too large to be served by the existing

## Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

High Speed Rail EIR/EIS Review - Gilroy

June 2, 2020

1737-1147

fire stations, with areas in the southwest of Gilroy where new residential and commercial development is planned, being outside of the 4:00-minute recommended emergency response travel time. The Master Plan shows that the planned Glen Loma Station would provide service to the southwest part of Gilroy within the recommended response time.

**Emergency Response Times Mitigations:** In order to mitigate intersection level of service and emergency response time impacts, Hexagon recommends a grade separation at the following locations:

- MH26. Monterey Road/Masten Avenue
- G15. Monterey Road (SR 152)/Welburn Avenue-Leavesley Road (SR 152)
- G36. Monterey Road/Tenth Street
- G43. Monterey Road/Luchessa Avenue

Hexagon also recommends grade separation at Sixth Street. Sixth Street is one of five overpass facilities that provide access between the east and west sides of town across US 101. Due to its close proximity to the proposed Downtown Gilroy HSR Station, however, this grade separation may not be feasible.

1737-1148

Hexagon recommends a study be conducted, in collaboration with the Gilroy Fire Department, to evaluate the effects of the HSR preferred alignment on Fire Department service areas and emergency response time and identify the best possible mitigation measures to meet the Department's best practice response time.

1737-1149

**Station Parking Comment:** The proposed Chestnut Street parking facility would be located approximately half of a mile south of the station and would be accessible via Alexander Street. However, a half-a-mile walk to the station from the parking facility may be considered a long walking distance by some, resulting in secondary trips to the station made by shuttle or other modes.

### Introduction

The peer review presented within this memo is mainly focused on the *Transportation Resources Technical Report* (dated September 2019) and corresponding Appendix 2-A (dated April 2020) prepared for the *San Jose to Merced Project Section Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement*, prepared by the California High-Speed Rail Authority, dated April 2020. For ease of reference, the Transportation Resources Technical Report will also be referred to as the Transportation report within this document. Other chapters of the EIR/EIS, documents, and maps included in the peer review include:

- Chapter 2: Alternatives
- Chapter 3, Section 3.2: Transportation
- Chapter 8: Preferred Alternative
- Appendix 2-E: Impact Avoidance and Minimization Features (IAMF)
- <https://mapsmorcal.org/sanjose-merced/>

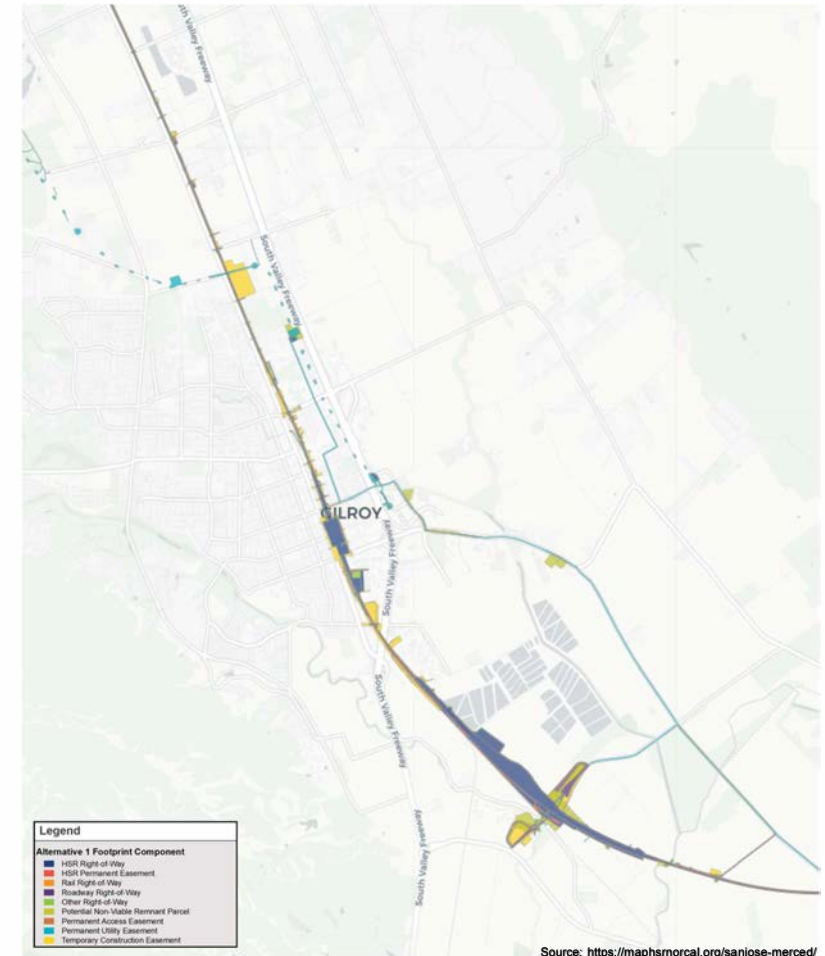
### Project Background

The HSR EIR/EIS identifies four project alignment alternatives. HSR Authority has identified Alternative 4 to be the preferred alternative. The four alignment alternatives are described below and shown on Figures 1, 2, 3 and 4. The four station plans are shown on Figures 5-8. Alternative alignments and station features are summarized in Table 1.

High Speed Rail EIR/EIS Review - Gilroy

June 2, 2020

**Figure 1**  
**High Speed Rail Alternative 1 Alignment**



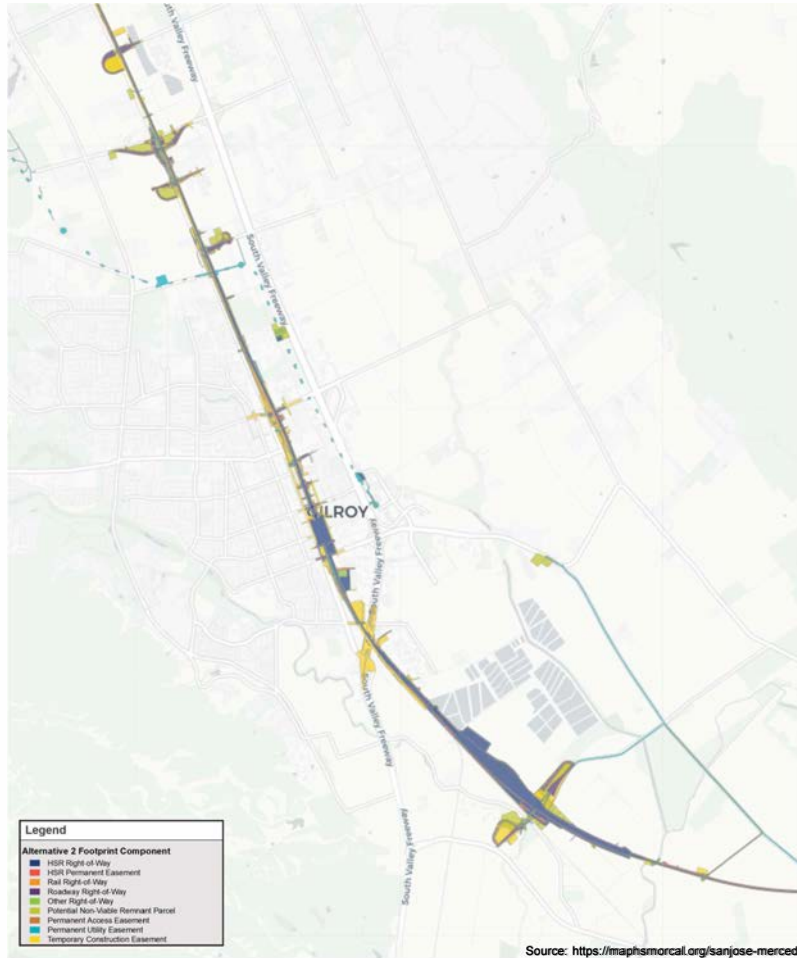


# Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

High Speed Rail EIR/EIS Review - Gilroy

June 2, 2020

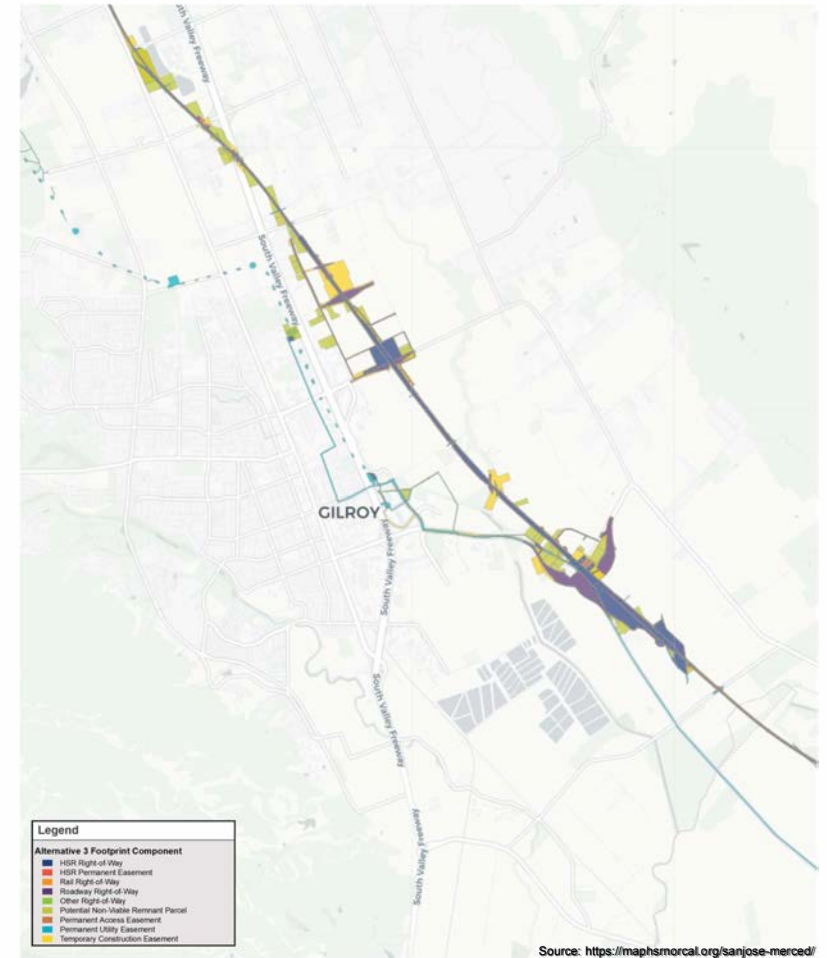
**Figure 2**  
High Speed Rail Alternative 2 Alignment



High Speed Rail EIR/EIS Review - Gilroy

June 2, 2020

**Figure 3**  
High Speed Rail Alternative 3 Alignment

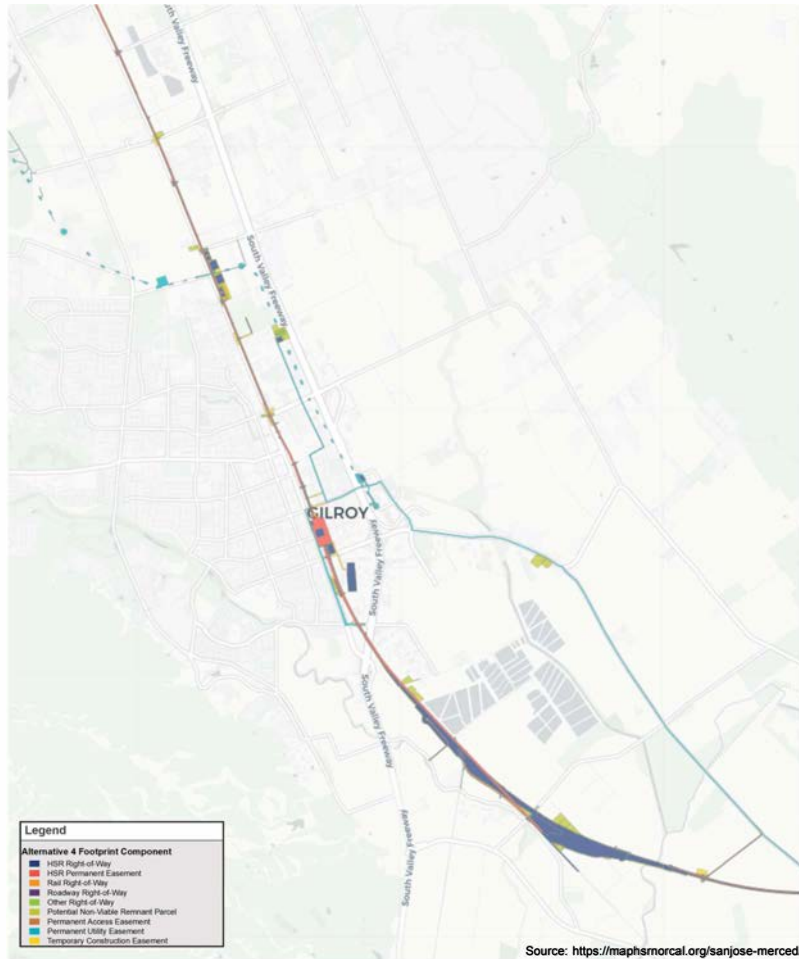


# Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

High Speed Rail EIR/EIS Review - Gilroy

June 2, 2020

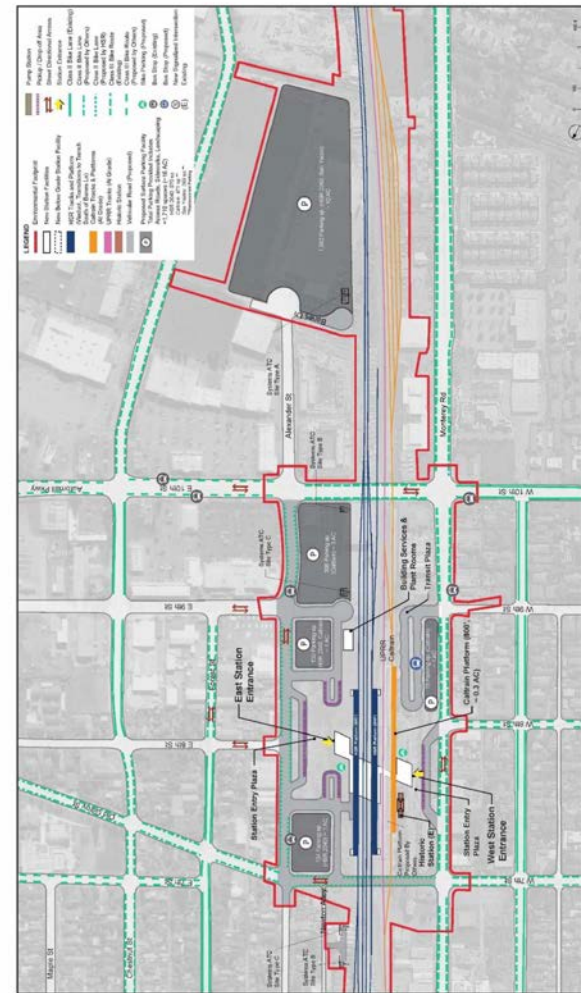
**Figure 4**  
High Speed Rail Alternative 4 Alignment



Source: <https://mapshsmorcal.org/san-jose-merced/>

High Speed Rail EIR/EIS Review - Gilroy June 2, 2020

**Figure 5**  
Conceptual Downtown Gilroy Aerial Station Plan (Alternative 1)



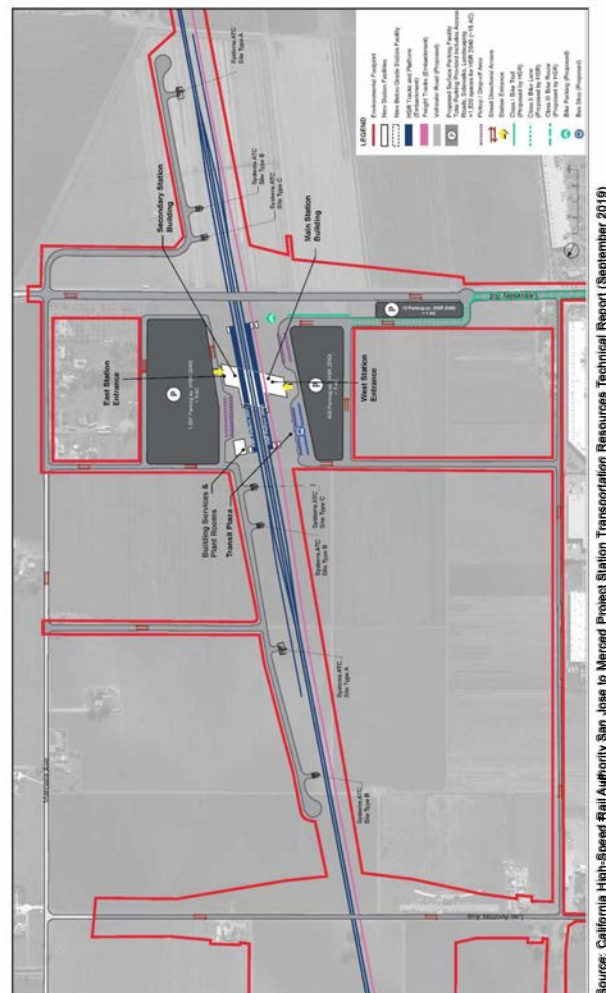
Source: California High-Speed Rail Authority San Jose to Merced Project Station Transportation Resources Technical Report (September 2019)



California High-Speed Rail Authority  
San Jose to Merced Project Section Final EIR/EIS

High Speed Rail EIR/EIS Review - Gilroy

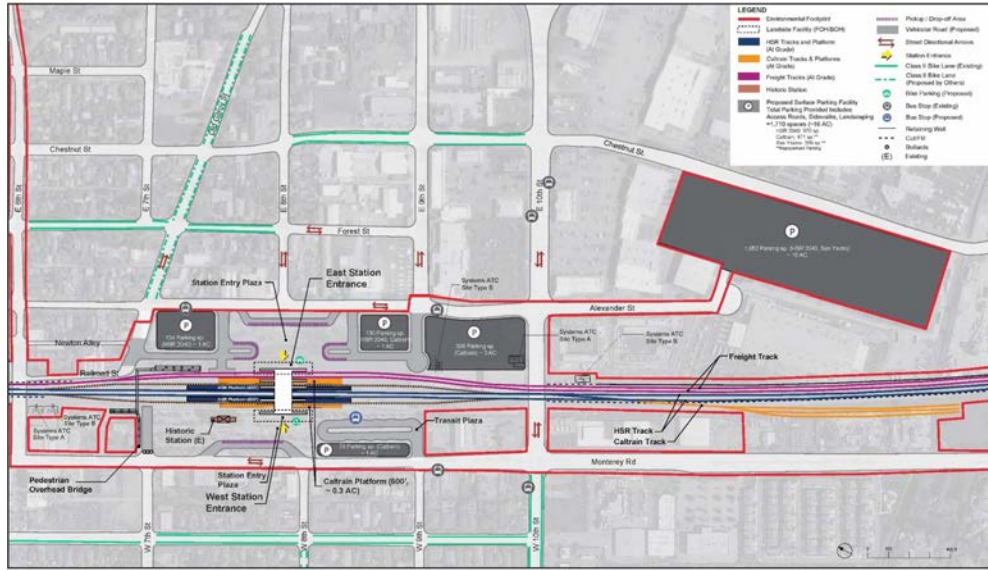
**Figure 7**  
**Conceptual East Gilroy Station Plan (Alternative 3)**


**HEXAGON**

High Speed Rail EIR/EIS Review - Gilroy

**УЧУГАОН**

**Figure 8**  
**Conceptual Downtown Gilroy At-Grade Station Plan (Alternative 4)**



Source: California High-Speed Rail Authority San Jose to Merced Project Station Transportation Resources Technical Report (September 2019)

**Table 1**  
**High Speed Rail Alignment Alternatives Summary**

Alternative	Design Option	Gilroy Station	Parking <sup>1</sup>	Bicycle Facility	Roadway Closures/Realignments	MOWF Location <sup>2</sup>
Alternative 1	Viaduct	Aerial Downtown Gilroy	740 - existing 970 - HSR demand Total: 1,710	4,000 s.f.; Bike lanes on 7 <sup>th</sup> and Alexander Streets	Realignment of Old Gilroy/7 <sup>th</sup> Street	South Gilroy, between Carnadero Road and Bloomfield Road
Alternative 2	Embankment	Embankment Downtown Gilroy	Same as Alt. 1	4,000 s.f.; Bike lanes on 7 <sup>th</sup> , 10 <sup>th</sup> , and Alexander Streets	9th Street goes thru Station; Realignment of Old Gilroy/7 <sup>th</sup> Street	Same as Alt. 1
Alternative 3	Viaduct	Embankment East Gilroy	1,520	Class I: adjacent to parking, connects to bike station Class II: station entrance to parking Class III: outlet mall to station entrance	Cohansey Avenue and Holsclaw Road would be closed. Levee Road would be realigned south of Llagas Creek	West of the HSR mainline, south of Gilroy near the intersection of SR 152/Frazer Lake Road
Alternative 4 (Preferred Alternative)	Blended	At-grade Downtown Gilroy	Same as Alt. 1	4,000 s.f.; Existing bicycle facilities	Old Gilroy/7 <sup>th</sup> Street crossing closed	Same as Alt. 1

Source: San Jose to Merced Project Section Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement, prepared by the California High-Speed Rail Authority, dated April 2020.

<sup>1</sup> Parking is the amount of proposed parking to service future the station, based on year 2040 demand projections.

<sup>2</sup> MOWF = maintenance of way facility.



## Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

High Speed Rail EIR/EIS Review - Gilroy

June 2, 2020

**Alternative 1: Viaduct with Downtown Gilroy Station**

The proposed high-speed rail tracks would run along a viaduct, running adjacent to US 101 in Morgan Hill and rejoining Monterey Road and the UPRR corridor in San Martin and continuing south to downtown Gilroy. This alternative would enter the Downtown Gilroy Station on aerial structure. South of the Downtown Gilroy Station, the alignment would continue on viaduct over East Tenth Street.

**Alternative 2: Embankment with Downtown Gilroy Station**

The proposed high-speed rail tracks would run on an embankment along the east side of the Union Pacific Railroad (UPRR) alignment arriving at the Downtown Gilroy Station embankment. A pedestrian underpass would replace Martin Street across the rail alignment.

**Alternative 3: Viaduct with East Gilroy Station**

The proposed high-speed rail tracks would run on a viaduct, as proposed in Alternative 1, however, it would bypass downtown Gilroy to an East Gilroy Station, minimizing interface with the UPRR corridor in comparison to Alternative 1.

**Alternative 4 (Preferred Alternative): Blended with Downtown Gilroy Station**

In September 2019, the HSR Authority Board of Directors confirmed Alternative 4 as the State's Preferred Alternative for purposes of the Draft EIR/EIS and serves as the CEQA proposed project.

This alternative would be blended service with Caltrain and would consist of an at-grade alignment that would operate on two electrified (overhead) passenger tracks and one conventional freight track located predominantly within the existing Caltrain and UPRR rights-of-way. This alternative would include an at-grade Downtown Gilroy Station. All current at-grade crossings would be maintained with enhanced safety measures including four-quadrant barrier gates. The Gilroy Caltrain Station would be reconstructed, and the blended service would end just south of the Downtown Gilroy Station. A new pedestrian overpass would be provided between East and West 7<sup>th</sup> Street.

**City of Gilroy Input****City of Gilroy Council**

City Council Staff Report 2373 (Direction on the High-Speed Rail Preferred Alternative for the California High-Speed Rail Authority Northern California Alignment, August 19, 2019), provides City input on the proposed HSR alignments and concludes that Alternative 4 has the least amount of impacts to property and businesses and will likely cause less disruption to the downtown area during construction of the HSR project. Therefore, Alternative 4 is recommended as the most viable alternative. The report also requests that the HSR Authority conducts a comprehensive traffic study to identify potential impacts and mitigation measures to address the proposed roadway closures (7<sup>th</sup> Street) and its effect on the citywide and downtown roadway network, the loss of parking in the downtown area, and the significant implications on response time and station coverage for the Fire Department as the result of the increased gate down times associated with Alternative 4. The Fire Department will require a Standard of Coverage (SOC) study be completed to thoroughly analyze the impacts to response time and station coverage associated with the construction and operation of the HSR project.

The City Council Staff Report is included in the Appendix.

**Letter from City of Gilroy Mayor to the California High Speed Rail Authority**

In a letter from the City of Gilroy Mayor Roland Velasco to Mr. Brian Kelly (HSR Authority) dated August 27, 2019, Mayor Velasco states that the City believes the preferred blended at-grade alternative (Alternative 4) presents the least amount of impacts to property and businesses, and will cause the



Page | 13

High Speed Rail EIR/EIS Review - Gilroy

June 2, 2020

least disruption during construction, however, the City has some concerns that need to be addressed, including safety (for vehicles, pedestrians, and bicyclists), fire station access and response time (conduct or update current Standard of Cover study), downtown impacts to parking and Seventh Street closure (conduct traffic study), and traffic impacts on Leavesley Road due to gate-down events with preferred alternative (identify mitigation measures – grade separation an option).

The letter from Mayor Velasco to the HSR Authority is included in the Appendix.

**Review of Transportation Resources Technical Report**

The following sections summarize the review of the transportation analysis presented in the Transportation Resources Technical Report and all other relevant information presented in the HSR EIR/EIS. The review is based on Hexagon's knowledge and experience conducting transportation analyses for project in the City of Gilroy, including previous evaluations and collaborations of the HSR project for the City of Gilroy, and other recently completed transportation studies, including the City of Gilroy 2040 General Plan transportation analysis (dated May 2020 completed by Hexagon).

Comments/questions/findings on specific sections will be discussed following the section.

**Analysis Scenarios, Methodologies, and Measures of Effectiveness****Study Scenarios**

The analysis of the HSR project was conducted for the following scenarios:

**Existing conditions – 2016 conditions**

**Existing plus project conditions** – includes all transportation network modifications necessary to construct the project; however, the project would not provide rail service under existing conditions, therefore, ridership at stations is not reflected under this scenario.

**2029 No Project conditions** – year 2029 transportation conditions, including foreseeable land use changes and transportation network modifications, not including the HSR project.

**2029 Plus Project conditions** – 2029 baseline conditions with project ridership anticipated in the 2029 horizon year.

**2040 No Project conditions** – year 2040 transportation conditions, including foreseeable land use changes and transportation network modifications, not including the HSR project.

**2040 Plus Project conditions** – full potential effects of the project on 2040 baseline conditions; anticipated 2040 ridership and all transportation network modifications necessary to construct the project are reflected in this scenario.

**Traffic Volume Projections**

Traffic volumes and station projections used in the analysis were derived from various sources:

*Existing conditions traffic counts.* Unspecified.

**Comment:** The Transportation report does not make mention of the source of the existing conditions traffic volumes. It only refers to existing conditions as 2016 baseline conditions (page 4-2).

*Ridership forecasts.* Ridership forecasts for the HSR system were developed using the latest version of the statewide *California High-Speed Rail Ridership and Revenue Model, Business Plan Model Version*



Page | 14



## Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

High Speed Rail EIR/EIS Review - Gilroy

June 2, 2020

3 (Authority 2016a). The model incorporates socioeconomic growth assumptions consistent with the California Statewide Travel Demand Model and adjusts them for 2029 and 2040 forecasts years.

**Question:** How were the socioeconomic growth assumptions adjusted?

*Mode of access forecasts.* Provided by the HSR Authority.

*Vehicle trips forecasts.* Estimated based on the analysis of comparable systems, the local context at each HSR station, existing conditions and constraints, planned land uses, transportation facilities and services, vehicle parking availability, and the mode of access forecasts.

*VMT forecasts.* The Ridership and Revenue Model was used to forecast annual VMT for Santa Clara County under 2029 and 2040 No Project and Plus Project conditions.

*Vehicles on freeways/roadways forecasts.* Forecasts of vehicles that would travel on freeways and roadways were developed using a version of the Santa Clara County Valley Transportation Authority (VTA) model developed by VTA staff for the San Mateo City/County Association of Governments (considered the most appropriate forecasting tool for the project because it was used to develop Caltrain ridership forecasts and includes all study facilities as well as San Mateo and San Francisco Counties.) In order to develop vehicle forecasts for the analysis of the project, the VTA model was enhanced to include HSR by adding a new transit line along the planned alignment with the four HSR stations in the Bay Area (San Francisco, Millbrae, San Jose Diridon, and Gilroy). The model was further adjusted to match the HSR ridership and mode of access forecasts.

**Question:** How was the model adjusted to match the HSR forecast?

*2029/2040 traffic volumes.* 2029/2040 No Project traffic volumes were developed using City-specific growth factors obtained from the VTA travel demand model. The growth factors were applied to the existing volumes to develop at the 2029 and 2040 No Project volumes for the study intersections. Vehicular trips generated by the HSR stations and MOVF alternatives were manually added to the 2029/2040 No Project volumes based on distribution data derived from the VTA model to estimate the project-related traffic volumes.

**Question:** (1) Were the growth factors developed from VTA model runs for different years and then interpolated to 2019? (2) Were the citywide factors applied to all study facilities (freeways, roadways, intersections)? For example, were all volumes in the City increased by the same rate? (3) Vehicles generated by the HSR stations include HSR passengers that park or are dropped-off at the stations. Under No Project conditions, most of those travelers would likely drive (or take Caltrain). Were those no-project vehicle trips removed from the network under Plus Project conditions?

### HSR Station-Generated Traffic

Station vehicle trip generation was estimates based on passenger trip generation estimates (station boardings and alightings) and the vehicle access/egress mode forecasts (Table 4-2 of the Transportation Report). The station mode-of-access and egress forecasts were applied to the passenger trip projections to estimate the number of trips by mode at the station (Table 4-3 of the Transportation Report).

Passenger trips were converted to vehicular trips by applying an average vehicle occupancy factor for each of the passenger vehicle mode of access/egress at the station (vehicle occupancy factor for all vehicular mode of access/egress are listed on Table 4-4). Furthermore, it was assumed that passenger trips associated with off-site parking facilities and rental car facilities were included as shuttle trips at the station. Parked car trips would represent one vehicle trip per boarding or alighting while drop-off/pick-up and taxi/transportation network company trips would represent two vehicle trips per boarding

High Speed Rail EIR/EIS Review - Gilroy

June 2, 2020

or alighting (one inbound and one outbound trip). Additionally, it is specified that peak-hour vehicle trips were calculated by applying a peak-hour conversion factor of 10 percent (%) to the daily vehicular trips.

Table 4-5 of the Transportation Report presents the estimated daily vehicle trips and AM and PM peak hour trips.

**Finding:** Based on the above information, Hexagon estimated the number of daily vehicular trips and peak-hour trips for both proposed Gilroy Stations. Our estimates show that passengers associated with park on-site cars, drop-off/pick-up, and taxi/TNC mode of access/egress represent a total of 9,018 and 9,995 daily vehicular trips at the Downtown and East Gilroy Station, respectively, under 2040 conditions. Our daily vehicle trip generation estimates represent approximately twice the number of daily vehicle trips utilized in the analysis. Applying a 10% peak-hour factor to the daily vehicular trips yields 902 and 1,000 peak-hour vehicular trips at the Downtown and East Gilroy Station, respectively, under 2040 conditions. Table 2 below shows the trip generation calculations prepared by Hexagon.

In addition, it should be noted that the above trip generation calculations do not include the vehicular traffic associated with passenger trips to off-site parking facilities (for the East Gilroy Station under 2040) and rental car facilities. Even if these passengers represent shuttle trips at the station level, the shuttle trips created by these passengers are not included in the trip generation estimates for the station presented in the report or calculated above. These passengers, once they reach their off-site parking lot or rental car facility destination, would become vehicular trips added to the roadway network. Based on the description of project trips presented in the Transportation Report, the traffic analysis did not include the effect of these trips on the transportation network.

### Roadway, Freeways, and Intersection Analyses Methods

The analyses presented in the Transportation Report for roadways, freeways, and intersections are based on delay and Level of Service (LOS), based on the *Highway Capacity Manual* (HCM) (Transportation Research Board 2010). Traffic conditions evaluation methods and significance thresholds were identified by the HSR Authority.

### Freeway Segments

Freeway segments that would serve 100 or more project-generated vehicle trips during the peak-hour were evaluated. An effect to a freeway segment was deemed to occur if the project would cause the volume to capacity ratio (V/C) to increase by 0.04 (4%) or more.

**Comment:** Methodology and impact criteria differs to those implemented by Santa Clara County CMP Traffic Impact Analysis Guidelines for the evaluation of freeway segments.

### Intersections

Intersection level of service analysis presented in the Transportation Report was based on the 2010 HCM. Synchro, SimTraffic, or VISSIM software packages were utilized to calculate the intersection levels of service. Project effects on intersections were identified as LOS E or F conditions and average traffic delay increase of 4 seconds or more over No Project conditions.

**Comment:** Methodology and impact criteria differs to adopted City of Gilroy and Santa Clara County CMP level of service analysis methodology and impact criteria.

### Other Analyses

Other analyses include:

- Effects on parking by project construction and operations.
- Effects on emergency vehicle response time.



## Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

June 2, 2020

High Speed Rail EIR/EIS Review - Gilroy

**Table 2**  
**Gilroy HSR Station Trip Generation Estimates**

Station	Daily Passenger Trips by Mode of Access/Egress				Table 4-5			
	Total Daily Passengers	Parked Car-On- Site <sup>1</sup>	Parked Car-Off- Site <sup>2</sup>	Drop-off/ Pick-up <sup>3</sup>	Taxi/RNC <sup>3</sup>	Rental Car Shuttle <sup>3</sup>	Bus/Rail	WALK/Bike
<b>2029 Trips</b>								
Passenger Trips:								
Downtown Gilroy	5,900	1,000	0	1,000	1,300	940	1,100	500
East Gilroy	5,900	1,900	0	890	1,600	1,500	280	60
<b>Vehicle Miles<sup>4</sup></b>								
Downtown Gilroy	1,31	1,31	1,46	1,29	1,51			
East Gilroy	763	1,370	2,016	823	993			
<b>2040 Trips</b>								
Passenger Trips:								
Downtown Gilroy	12,400	2,100	0	2,200	2,800	2,000	2,300	1,050
East Gilroy	12,400	2,700	600	1,900	3,400	3,200	560	130
<b>Vehicle Miles<sup>4</sup></b>								
Downtown Gilroy	1,603	1,603	2	1,46	1,29	1,51		
East Gilroy	2,061	2,061	?	3,014	4,341	1,325		

Source: Tables 4-3, 4-4, 4-5 in the San Jose to Merced Project Section Transportation Resources Technical Report, September 2019.

Numbers shaded in Gray were obtained from the above tables.

Unshaded numbers were calculated by Hexagon, based on the numbers and information provided in the above tables and section 4.2.2 of the above technical report.

<sup>1</sup> Cars parked on-site represent one daily trip (either inbound or outbound).

<sup>2</sup> Passenger trip to off-site parking facilities and car rental facilities were included as shuttle trips in the analysis. These trips (numbers in red) were NOT included in the estimate of total daily vehicular trips.


<sup>3</sup> Passengers dropped-off/picked-up at the station (by private vehicle or taxi) represent two trips: one inbound and one outbound.

<sup>4</sup> Total Daily (Vehicular) trips include all vehicular trips (no shuttle trips) plus 80 daily trips associated with employees.

<sup>5</sup> Total Peak-Hour Trips were calculated by applying a peak-hour conversion factor of 10 percent (%) to the total daily trips, as assumed in the technical report.

<sup>6</sup> These trips include both inbound and outbound trips.

<sup>7</sup> Vehicular trips were calculated by dividing the projected passenger trips by the number of passengers per vehicle for each mode of access/egress category.



Page | 17

- Effects on transit facilities and operations, including bus service and passenger rail service, by project construction and operations.
- Effects on nonmotorized transportation facilities, including pedestrian and bicycle, by project construction and operations.

### Project Effects Analyses

Analyses included in the evaluation of the HSR project include a VMT analysis, freeway segment level of service analysis (20 total study segments, five segments located in the vicinity of Gilroy HSR Station and referred to in this review as the Gilroy freeway segments), and an intersection level of service analysis (total of 67 intersections located within the City of Gilroy and/or Gilroy's Sphere of Influence). The VMT analysis, freeway level of service analysis, and No Project conditions intersection level of service analysis are discussed below. The Plus Project intersection level of service analysis, and other analyses described above, are discussed in the following sections under each of the HSR alternatives.

#### Vehicle Miles Traveled

Vehicle miles traveled (VMT) projections, presented on page 5-1, include annual existing (2015) and future (2029 and 2040) VMT projections for Santa Clara County and interregional VMT for San Benito and Merced Counties.

**Comment:** The VMT values in the analysis represent annual VMT. VMT and interregional VMT projections are reported within the same context, without further discussing the differences between the two values. Measures of VMT per job and/or VMT per population should be presented to be able to draw a conclusion of the analysis. The large annual VMT values provided by themselves are inconclusive.

#### No Project Roadway Network

Future transportation improvements in the Bay Area, including Gilroy, have been identified to increase transportation network capacity and accommodate projected population growth. These planned improvements are assumed in place as the baseline 2029 and 2040 future conditions transportation network.

A total of seven roadway improvements were assumed to be implemented in the City of Gilroy by the year 2029 and/or 2040. These improvements, listed on Table 5-7, are based on information obtained from the City of Gilroy 2020 General Plan.

**Finding:** The recently completed City of Gilroy 2040 General Plan Update transportation analysis does not include the following roadway improvements, which were assumed as part of the City's future (2040) roadway network in the analysis (listed on Table 5-7):

- Monterey Road Widening
- Camino Arroyo Extension

#### Freeway Level of Service Analysis

One of the five study freeway segments located in the vicinity of Gilroy currently (2016 conditions) operates at a LOS E during the AM (in the northbound direction) and PM (in the southbound direction) peak hours.

Under Existing Plus Project conditions, under Alternatives 1, 2, and 3, the proposed narrowing of Monterey Road in San Jose would result in a shift in traffic from Monterey Road to US 101. However, no impacts were identified.



Page | 18

# Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

High Speed Rail EIR/EIS Review - Gilroy

June 2, 2020

1737-1156

Under 2029 No Project and Plus Project conditions, all Gilroy freeway segments are projected to operate at an acceptable LOS D or better; no impacts were identified.

Under 2040 No Project conditions, two of the study Gilroy freeway segments are projected to operate at LOS E during the AM peak-hour. However, the additional traffic to US 101 with the implementation of the project would not result in an impact to any of the study Gilroy segments.

**Comments:** the freeway level of service analysis was review for consistency within the different scenarios analyzed and with other freeway segments analysis conducted previously. The review showed the following:

- Added peak-hour traffic on the freeway as the result of Alternatives 1, 2, and 3 was the same under Existing, 2029, and 2040 conditions. Additionally, Alternative 4 resulted in no change to the Existing Plus Project freeway volumes and only increased freeway volumes by an average of less than 100 peak-hour trips under 2029 and 2040 Plus Project conditions. It is expected that traffic generated by the HSR project also would utilize the freeway to access the stations, however, the freeway volumes utilized in the analysis cannot confirm this. The Transportation Report should include an explanation of the assignment of station traffic to the freeway.
- Hexagon compared the 2040 no project conditions freeway volumes with 2040 General Plan conditions freeway volumes from the Gilroy 2040 General Plan Update transportation study. The 2040 General Plan peak-hour traffic volumes are larger than 2040 No Project conditions volumes by at least 1,000 vehicles at four of the five Gilroy freeway segments during at least one of the peak hours. The 2040 No Project peak-hour traffic volumes for the US 101 segment between SR 25 and Monterey Road has traffic volumes that are from 2,500 to 3,000 vehicles larger than those presented in the General Plan analysis.
- Two freeway segments analyzed (Monterey Road to SR 152, northbound direction during the PM peak-hour, and SR 25 to Monterey Road, southbound direction during the PM peak-hour) show no volume increases between the No Project and With Project scenarios.

1737-1157

## No Project Conditions Intersection Levels of Service

The existing intersection level of service results (Table 5-5) show that three of the study Gilroy intersections currently (2016 traffic conditions) operate at LOS E or F during at least one of the peak hours.

Under 2029 and 2040 No Project conditions, five and seven Gilroy study intersections, respectively, are projected to operate at LOS E or F during at least one of the peak hours.

**Finding:** The existing, 2029, and 2040 No Project conditions level of service results were compared to the intersection level of service results for existing and 2040 General Plan conditions presented in the City of Gilroy 2040 General Plan Update transportation analysis. The comparison is presented on Table 3 below.

High Speed Rail EIR/EIS Review - Gilroy

June 2, 2020

**Table 3**  
No Project Level of Service Comparisons

Intersection	Peak Hour	Existing Conditions		Future No Project Conditions		
		HSR	GP	2029 HSR	2040 HSR	2040 GP
MH26 Monterey Road/Masten Avenue	AM	D	C	E		C
	PM	E	D	F		D
MH27 Manna Way/Masten Avenue	AM			B		A
	PM			E		B
G1 Monterey Road/Buena Vista Avenue	AM	A	F	E	B	F
	PM	A	F	C	A	F
G2 US 101 SB Ramps/Buena Vista Avenue	AM				A	F
	PM				A	F
G8 San Ysidro Avenue/No Name Uno-Las Animas Avenue	AM				B	F
	PM				B	F
G20 Arroyo Circle/Leavesley Road	AM			B	A	D
	PM			C	B	C
G22 Cameron Boulevard (Ext.)/Leavesley Road	AM				B	C
	PM				B	F
G25 Monterey Road/IOOF Avenue	AM			B	D	E
	PM			A	A	F
G39 US 101 SB Ramps/Tenth Street (SR 152)	AM				A	C
	PM				A	C
G45 Monterey Road/Bolsa Road/US 101 NB Ramps	AM			B	B	F
	PM			B	B	E
G46 Monterey Road/Las Animas Avenue	AM			B	C	C
	PM			B	B	E
G47 Monterey Road/Cohansey Avenue	AM			D	E	F
	PM			C	C	F

Source: HSR = San Jose to Merced Project Section Transportation Resources Technical Report, September 2019.  
GP = City of Gilroy 2040 General Plan Transportation Analysis, May 2020.

## Alternative 1: Viaduct to Downtown Gilroy

With Alternative 1, the proposed high-speed rail tracks would run on a viaduct along the center median on Monterey Road. Prior to arriving at the Downtown Gilroy Station, the viaduct would cross the Gilroy Prep School/South Valley Middle School sports fields, a portion of the Gilroy Prep School campus and Upper Miller Slough before crossing over IOOF Avenue, Lewis Street, Martin Street, East 6<sup>th</sup> Street, and 7<sup>th</sup> Street. This alternative would enter the Downtown Gilroy Station on aerial structure. South of the Downtown Gilroy Station, the alignment would continue on viaduct over East Tenth Street. Changes to the Transportation System would be as follows:

- Leavesley Road would be widened
- Railroad Street would be closed from Lewis Street to 7<sup>th</sup> Street
- Old Gilroy Street would be closed from Alexander Street to Monterey Road
- East 7<sup>th</sup> Streets/Old Gilroy Street would be realigned
- Banes Lane would be extended to access new parking and cul-de-sac
- SR 152/Pacheco Pass Highway would be widened to provide additional turn out and transition lanes



## Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

High Speed Rail EIR/EIS Review - Gilroy

June 2, 2020

**Transportation Impacts**

The level of service results show that existing no project and existing plus Alternative 1 conditions would essentially be the same, with three intersection operating at LOS E or F and no intersection impacts. Under 2029 plus project conditions, eleven intersections would operate at LOS E or F and seven of those intersections would have a project impact. Under 2040 plus project conditions, eleven intersections would operate at LOS E or F and six intersections would have a project impact. The following intersections would have a project impact under 2040 plus project conditions:

- G36. Monterey Road/Tenth Street – LOS F, PM peak-hour
- G37. Alexander Street/Tenth Street – LOS F, PM peak-hour
- G38. Chestnut Street/Tenth Street – LOS F, PM peak-hour
- G50. Monterey Road/Ninth Street – LOS F, PM peak-hour
- G51. Alexander Street/Ninth Street – LOS E, PM peak-hour
- GM4. SR 25/Bloomfield Avenue – LOS F, AM and PM peak hours

**Construction Impacts**

Under Alternative 1, limited roadway closures would be necessary during the construction of the project, including US 101 just south of downtown Gilroy. Temporary construction related impacts would be addressed with the implementation of a construction transportation plan (CTP), restrictions on construction hours, designated construction truck routes, and providing off-street parking for construction related vehicles.

**Emergency Response Times**

Travel time in and around construction areas could increase during construction activity, resulting in increased emergency response times. Prior to construction, the contractor would prepare a Construction Safety Transportation Management Plan (SS-IAMF#1) that includes the contractor's coordination efforts with local jurisdictions for maintaining emergency vehicle access during construction. A Construction Transportation Plan (CTP, TR-IAMF#2) also would be prepared to identify when and where temporary roadway closures and detours would occur.

**Bicycle, Pedestrian, and Transit Impacts**

It is anticipated that construction activity also could increase delay times at intersection, affecting transit services. No major disruptions to passenger rail service is anticipated at the Gilroy Station except while relocating the UPRR tracks, which may result in several days of disruption to Caltrain and Amtrak service. Construction activities also will result in temporary closures of pedestrians and bicycle facilities.

To minimize effects on bicycle and pedestrian facilities, the contractor would prepare construction management plans to maintain pedestrian access (TR-IAMF#4), maintain bicycle access (TR-IAMF#5), and maintain pedestrian and bicycle safety (TR-IAMF#12).

**Property Access**

Lane closures under Alternative 1 would include Railroad Street, from Lewis Street to Seventh Street, and Old Gilroy Street, from Alexander Street to Monterey Road. Access to Monterey Road from Old Gilroy Street would be provided via Sixth Street and Tenth Street.

In addition, Leavesley Road, between Monterey Road and Forest Street, Monterey Road and Alexander Street, from south of First Street to Tenth Street, and the US 101 interchange at Monterey Street would have temporary construction easements. Detours and alternative access points would be provided by the contractor to mitigate access interruptions.



Page | 21

High Speed Rail EIR/EIS Review - Gilroy

June 2, 2020

**Alternative 2: Embankment to Downtown Gilroy**

With Alternative 2, the proposed high-speed rail tracks would run on an embankment along the east side of the Union Pacific Railroad (UPRR) alignment. Monterey Road would be reconstructed to shift the right-of-way to the east. Within the City of Gilroy, the HSR and UPRR would be on embankment (approximately 15-25 feet high) and cross over Leavesley Road, Casey Street, IOOF Avenue, Lewis Street, East 6<sup>th</sup> Street, and the realigned East 7<sup>th</sup> Street/Old Gilroy on bridges before arriving at the Downtown Gilroy Station embankment (approximately 16 feet high). Additional changes to the transportation system would be as follows:

- Masten Avenue/Fitzgerald Avenue would be grade separated and realigned to access Monterey Road
- Rucker Avenue would be grade separated and realigned to access Monterey Road from the opposite side
- Monterey Road would be depressed to conform with Buena Vista Avenue grade separation
- Denio Avenue would be converted to a cul-de-sac
- Buena Vista Avenue would be realigned and widened to accommodate grade separation (underpass). T-intersection with realigned Monterey Road on the west side of the road.
- Cohansey Avenue would become a new underpass
- Las Animas Avenue would be grade separated and realigned to merge with Cohansey Avenue
- Leavesley Road would be grade separated (underpass)
- Casey Street would be grade separated (underpass)
- Wheeler Street would be shortened and converted to a cul-de-sac
- IOOF Street would be grade separated (underpass)
- Lewis Street would be grade separated (underpass)
- Martin Street would be shortened and converted to a cul-de-sac
- Railroad Street would be closed from Lewis Street to 7<sup>th</sup> Street
- E 6<sup>th</sup> Street would be grade separated (underpass) and realigned
- E 7<sup>th</sup> Street would be grade separated, realigned and extended to Alexander Street
- E 9<sup>th</sup> Street would be grade separated (underpass) and extended to connect from Alexander Street to Monterey Road
- E 10<sup>th</sup> Street would be grade separated (underpass)
- Banes Lane would be extended to access new parking and cul-de-sac
- SR 152/Pacheco Pass Highway would be widened to provide additional turn out and transition lanes

**Transportation Impacts**

The level of service results show that existing no project and existing plus Alternative 2 conditions would essentially be the same, with the exception of the intersections of Monterey Road/IOOF Avenue and Monterey Road/Las Animas Avenue where level of service conditions are project to deteriorate under existing plus project conditions. Three study intersections would operate at LOS E or F and no intersections would have a project impact under existing plus project conditions.

Under 2029 plus project conditions, nine intersections would operate at LOS E or F and seven of those intersections would have a project impact. Under 2040 plus project conditions, twelve intersections would operate at LOS E or F and eight intersections would have a project impact. The following intersections would have a project impact under 2040 plus project conditions:

- G1. Monterey Road/Buena Vista Avenue – LOS F, PM peak-hour
- G36. Monterey Road/Tenth Street – LOS F, PM peak-hour



Page | 22



# Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

High Speed Rail EIR/EIS Review - Gilroy

June 2, 2020

G37. Alexander Street/Tenth Street – LOS F, PM peak-hour  
G38. Chestnut Street/Tenth Street – LOS F, PM peak-hour  
G46. Monterey Road/Las Animas Avenue – LOS F, AM and PM peak hours  
G50. Monterey Road/Ninth Street – LOS F, PM peak-hour  
G51. Alexander Street/Ninth Street – LOS E, PM peak-hour  
GM4. SR 25/Bloomfield Avenue – LOS F, AM and PM peak hours

**Comment:** Under Alternative 2, roadway improvements associated with the construction of the HSR include grade separation at various locations, including Buena Vista Avenue and Las Animas Avenue. It is not clear in the analysis presented in the Transportation Report how the grade separation of Buena Vista and Las Animas Avenues, in addition to the implementation of the project, affect intersection operating conditions at their intersections with Monterey Road (the intersection level of service results show to deteriorate from acceptable, low-delay levels of service under no project conditions to excessive delays under with project conditions). The Transportation Report (and/or EIR) should explain all impacts in detail and describe what the proposed mitigations would be.

## Construction Impacts

Alternative 2 would have the greatest construction effect. Reconstruction of the roadways necessary for grade separations under this alternative would require either new temporary facilities or roadway closures. Both of these options would cause temporary increases in travel times and delay.

During construction of Alternative 2, the Gilroy Caltrain Station would be temporarily relocated. Relocation of the station and tracks would result in temporary disruptions of Caltrain, ACE, Capitol Corridor, and Amtrak transit services.

## Emergency Response Times

Travel time in and around construction areas could increase during construction activity, resulting in increased emergency response times. Prior to construction, the contractor would prepare a Construction Safety Transportation Management Plan (SS-IAMF#1) that includes the contractor's coordination efforts with local jurisdictions for maintaining emergency vehicle access during construction. A Construction Transportation Plan (CTP, TR-IAMF#2) also would be prepared to identify when and where temporary roadway closures and detours would occur.

## Bicycle, Pedestrian, and Transit Impacts

Roadway changes and construction on Monterey Road would be expected to cause delay for VTA Route 68 due to reduced travel lanes between Capitol Expressway and Blossom Hill Road in San Jose. Additional delay could be expected for transit in Gilroy as a result of higher overall intersection delays. This alternative includes the temporary relocation of the Gilroy Caltrain Station.

Construction activities will result in temporary closures of pedestrians and bicycle facilities. To minimize effects on bicycle and pedestrian facilities, the contractor would prepare construction management plans to maintain pedestrian access (TR-IAMF#4), maintain bicycle access (TR-IAMF#5), and maintain pedestrian and bicycle safety (TR-IAMF#12).

## Property Access

Properties on Martin Street would lose access to Monterey Road and would need to use Alexander Street to access Monterey Road. Properties along the planned slopes of grade separations would require alternate access routes.

In addition, Welburn Avenue/Leavesley Road, between La Coche Way and Murray Avenue, and Monterey Road and Alexander Street, between Seventh Street/Old Gilroy Street and Tenth Street,

1737-1158

High Speed Rail EIR/EIS Review - Gilroy

June 2, 2020

would have temporary construction easements. Detours and alternative access points would be provided by the contractor to mitigate these access interruptions.

## Alternative 3: Viaduct to East Gilroy

The proposed high-speed rail tracks would run on a viaduct, as proposed in Alternative 1, however, it would bypass downtown Gilroy to an East Gilroy Station, minimizing interface with the UPRR corridor in comparison to Alternative 1. Alternative 3 would diverge east from Alternative 1 north of Gilroy, near the intersection of Monterey Road and Church Avenue. The HSR alignment would cross over Masten Avenue, US 101, Rucker Avenue, Denio Avenue, and Buena Vista Avenue on viaduct before descending onto embankment into the Station. At the south end of the station, Leavesley Road would be raised on a bridge over the HSR embankment. Continuing south, the alignment would cross over Gilman Avenue on viaduct and on embankment approaching the maintenance of way facility (MOWF) site near SR 152. Additional changes to the transportation system would be as follows:

- Cohansey Avenue would be closed
- Las Animas Avenue would be grade separated and realigned to merge with Cohansey Avenue
- Marcella Avenue would be a new roadway north and parallel to Leavesley Road connecting to the station
- New road north and parallel to Leavesley Road west of HSR
- New road parallel to Marcella Avenue connecting Leavesley Road to Las Animas Avenue
- Leavesley Road would be widened
- Gilman Road would be grade separated over the HSR tracks
- Holsclaw Road would be closed and converted to a cul-de-sac on both sides of the HSR tracks
- Holsclaw Road would be realigned to connect with the SR 152 grade separation
- Frazier Lake Road would be grade separated and realigned to connect to SR 152
- SR 152 would be grade separated (overpass) and realigned with on-ramp access from Holsclaw Road and Frazier Lake Road
- SR 152/Pacheco Pass Highway would be widened to provide additional turn out and transition lanes

## Transportation Impacts

The level of service results show that existing no project and existing plus Alternative 3 conditions would essentially be the same, with the exception of the intersections of Frazier Lake Road/Pacheco Pass Highway (SR 25) where level of service conditions are project to improve under existing plus project conditions compared to existing no project conditions. Three study intersections would operate at LOS E or F and no intersections would have a project impact under existing plus project conditions.

Under 2029 plus project conditions, five intersections would operate at LOS E or F and two of those intersections would have a project impact. Under 2040 plus project conditions, seven intersections would operate at LOS E or F and one intersection would have a project impact. The following intersections would have a project impact under 2040 plus project conditions:

GM4. SR 25/Bloomfield Avenue – LOS F, AM and PM peak hours

**Comment:** Alternative 3 would have the least effects on intersections since its alignment would bypass the downtown area. The level of service results under 2040 Plus project conditions show minimum to no delay increases at the study facilities when compared to 2040 No Project conditions. The Transportation Report (and/or EIR) should explain how project traffic was assigned to the roadway network, all impacts in detail, and describe what the proposed mitigations would be.



## Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

High Speed Rail EIR/EIS Review - Gilroy

June 2, 2020

**Construction Impacts**

Alternative 3 would be similar to Alternative 1, however, because Alternative 3 would be routed through east Gilroy, it would affect fewer and less traveled roadways. Overall, no major construction disruption is anticipated under Alternative 3.

**Emergency Response Times**

Since construction in the City of Gilroy would be limited under Alternative 3, there would be no impacts to emergency response times.

**Station Parking**

The total number of parking spaces required to serve the East Gilroy HSR Station was calculated to be 1,242 spaces for 2040 conditions. The project proposes to provide a total of 1,520 parking spaces to serve the East Gilroy Station 2040 projected demand. The proposed parking spaces would be provided in three separate parking areas, all adjacent to the East Gilroy HSR Station.

**Bicycle, Pedestrian, and Transit Impacts**

Alternative 3 would have not major disruptions to transit, including the existing passenger rail services, bicycle, or pedestrian facilities.

It is projected that the HSR project would generate approximately 10 peak-hour nonmotorized trips to the East Gilroy Station in 2040. In the East Gilroy Station area, bike lanes would be provided on Leavesley Road from the outlet mall to Marcella Avenue. The planned bicycle and pedestrian facilities in the station area would adequately serve nonmotorized trips.

**Property Access**

Since HSR alignment under Alternative 3 would bypass the downtown Gilroy area, minimal disruption to access is anticipated. The US 101 interchanges at Masten Avenue, southbound ramps, would have temporary construction easements. Detours and alternative access points would be provided by the contractor to mitigate these access interruptions.

**Alternative 4: Blended, At-Grade (Preferred Alternative)**

With Alternative 4, the proposed high-speed rail tracks would run at-grade in blended service with Caltrain in the existing UPRR right-of-way. All current at-grade crossings would be maintained with enhanced safety measures such as four-quadrant barrier gates, access-restriction fencing, roadway lane channels, and railroad trespass deterrents at all public road grade crossings (Masten Avenue, Rucker Avenue, Buena Vista Avenue, Cohansey Avenue, Las Animas Avenue, Leavesley Road, IOOF Street, Lewis Street, Martin Street, 6<sup>th</sup> Street, E 10<sup>th</sup> Street, Luchessa Avenue, and Bloomfield Avenue). Additional changes to the transportation system would be as follows:

- Casey Lane pedestrian crossing would close
- Old Gilroy Street would be closed between Alexander Street and Monterey Road; A new pedestrian overcrossing would be installed
- E 7<sup>th</sup> Street would be closed and new pedestrian overcrossing would be installed
- Banes Lane would be extended to access new parking and cul-de-sac
- Carnadero Avenue would be closed
- SR 152/Pacheco Pass Highway would be widened to provide additional turn out and transition lanes

High Speed Rail EIR/EIS Review - Gilroy

June 2, 2020

**Four-Quadrant Barrier Gates**

Commuter service trains operate at a maximum speed of 79 miles per hour. Since HSR trains would operate at a maximum speed of 110 miles per hour between San Jose and Gilroy, safety improvements at the at-grade crossings would be required. Two gate arms would extend across all lanes of travel, with one gate on each side of the roadway, on both sides of the tracks. This would prevent drivers from attempting to travel around the lowered gate arms, making the four-quadrant barrier gates safer than two-quadrant barrier gates. Gate arms would also be present across pedestrian pathways on both sides of the roadway and on both sides of the tracks. The 95<sup>th</sup> percentile gate-down time is estimated to be 54 seconds per single-train event for intersections away from HSR stations and 68 seconds for intersections near HSR stations.

**Transportation Impacts**

The level of service results show that existing no project and existing plus Alternative 4 conditions would essentially be the same, with the exception of the intersections of Monterey Road/Sixth Street, Railroad Street/Sixth Street, and Monterey Road/Seventh Street where level of service conditions are project to deteriorate at the Sixth Street intersections and the Monterey Road/Seventh Street intersection would be eliminated under existing plus project conditions. Five study intersections would operate at LOS E or F under existing plus project conditions and two intersections would have a project impact.

Under 2029 plus project conditions, nine intersections would operate at LOS E or F and seven of those intersections would have a project impact. Under 2040 plus project conditions, seventeen intersections would operate at LOS E or F and nine intersections would have a project impact. The following intersections would have a project impact under 2040 plus project conditions:

MH26. Monterey Road/Masten Avenue – LOS F, PM peak-hour  
 G15. Monterey Road (SR 152)/Welburn Avenue-Leavesley Road – LOS E, AM peak-hour  
 G29. Monterey Road/Sixth Street – LOS F, AM and PM peak hours  
 G33. Monterey Road/Seventh Street – LOS F, AM peak-hour  
 G35. Monterey Road/Eight Street – LOS F, AM peak-hour  
 G53. School Access/IOOF Avenue – LOS F, AM peak-hour  
 G58. Alexander Street/Sixth Street – LOS F, AM and PM peak hours  
 G60. Chestnut Street/Luchessa Street – LOS E, PM peak-hour  
 GM4. SR 25/Bloomfield Avenue – LOS F, AM and PM peak hours

**Comment:** Table 5-19 of the Transportation Report identifies the above intersections to be impacted under 2040 Plus Project conditions, based on the identified criteria of LOS E or F and an increase in delay of 4 or more seconds from No Project conditions. Based on these criteria, five additional intersections should have been identified as impacted intersections:

G25. Monterey Road/IOOF Avenue – LOS F, AM peak-hour  
 G30. Railroad Street/Sixth Street – LOS F, AM and PM peak hours  
 G34. Alexander Street/Old Gilroy Street – LOS E, AM peak-hour; LOS F, PM peak-hour  
 G 54 Frontage Road/Lewis Street – LOS F, AM peak-hour; LOS F, PM peak-hour  
 G 55 Railroad Street/Lewis Street – LOS F, PM peak-hour

The level of service at the intersection of Monterey Road/Cohansey Avenue (G47) also is shown to improve (from LOS E to LOS D) under 2040 Plus Project conditions compared to 2040 No Project conditions. This improvement is not clear since this intersection is expected to experience increased delays as the result of the proposed four-quadrant gate at this location.



# Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

High Speed Rail EIR/EIS Review - Gilroy

June 2, 2020

## Mitigations

Although not stated in the Transportation Report, it is assumed that most of the above intersection impacts would be due to increased gate-down time at the study intersections. The EIR does not provide any specific mitigation for these impacts stating that project effects on intersection delay are not considered a significant impact under CEQA, and therefore, no mitigation measures are required. These impacts could be mitigated with grade separations. Hexagon recommends a grade separation at a minimum of two intersections: Monterey Road/Masten Avenue (MH26) and Monterey Road (SR 152)/Welburn Avenue-Leavesley Road (G15), since these intersections are two of the three main entries to Gilroy and provide east-west access across US 101.

## Queueing at At-Grade Crossings

The EIR analysis was based on an expected total of 18 trains per peak hour, with seven HSR trains traveling in each direction and four Caltrain trains traveling in one direction. However, the blended service tracks have the capacity to accommodate at most 24 trains per peak hour, with eight HSR trains and four Caltrain trains in each direction. That calculates to an average of one train every 2-1/2 minutes. The estimated 95<sup>th</sup> percentile gate-down time for intersections in Gilroy (intersections near HSR station) would be 68 seconds per single-train event. That means that at full capacity, there would be roughly less than 1-1/2 minutes between gate down events, on average, and the gates would be down about 50 percent of the time during the peak-hour.

The increased gate-down times and events could be problematic in particular along major roadways, such as Masten Avenue, Leavesley Road, and Tenth Street, which serve as major entries into Gilroy. The gate-down times would reduce capacity along the roadway approaches by almost 50%, resulting in longer delays and vehicular queue lengths along these roadways.

## Construction Impacts

The construction of the four-quadrant barrier gates would require temporary roadway detours and relocations, resulting in temporary increases in travel time and delay.

The Gilroy Station would be rebuilt and service would be temporarily relocated during construction. Relocation of the station and tracks would result in temporary disruptions of Caltrain, ACE, Capitol Corridor, and Amtrak transit services.

To minimize construction impacts, a Construction Transportation Plan (CTP, TR-IAMF#2) would be prepared to identify when and where temporary roadway closures and detours would occur. Restriction on construction hours (TR-IAMF#6), identification of construction truck routes (TR-IAMF#7), and provision of off-street parking for all construction vehicles (TR-IAMF#3) also would be implemented.

## Emergency Response Times

Emergency response times on roadways along the rail alignment could be increased during construction activities. Emergency vehicles could also expect delays due to increased gate-down time on roadways with at-grade crossings. With implementation of the HSR Alternative 4, response times for all four of the existing Gilroy fire stations (10810 No Name Uno, 880 Sunrise Drive, 8383 Wren Avenue, and 7070 Chestnut Street) could be increased by 120 up to 180 seconds. The exact scope of the potential impact would be determined before HSR service begins. Mitigation is stated as requiring new vehicle detection equipment, new responder equipment installed at existing fire stations, new fire stations, and additional ambulance services, with funding from HSR Authority.

High Speed Rail EIR/EIS Review - Gilroy

June 2, 2020

## Findings

The recently completed City of Gilroy Fire Department 2019 Master Plan Update (dated November 14, 2019, by Citygate Associates, LLC, and updated from the previous 2004 Master Plan) provides an assessment of the response time performance for the various existing fire stations in the City of Gilroy, identifying locations that do not meet the best practice response time.

The report identifies a best practice performance goal for total response time (from the time the dispatch center answers the 9-1-1 call to the arrival of first-due response resource) of 7:30 minutes or less (which includes a 4:00-minute travel time), 90 percent of the time.

Overall, the findings in the Master Plan state that, currently, the first-due call-to-arrival performance for the City is 16 percent (about 1:13 minutes) slower than the recommended 7:30-minute goal for urban areas. The Master Plan also shows that the City is geographically too large to be served by the existing fire stations, with areas in the southwest of Gilroy where new residential and commercial development is planned, being outside of the 4:00-minute recommended emergency response travel time. The Master Plan shows that the planned Glen Loma Station would provide service to the southwest part of Gilroy within the recommended response time.

## Mitigations

In order to mitigate intersection level of service and emergency response time impacts, Hexagon recommends a grade separation at the following locations:

MH26. Monterey Road/Masten Avenue  
G15. Monterey Road (SR 152)/Welburn Avenue-Leavesley Road (SR 152)  
G36. Monterey Road/Tenth Street  
G43. Monterey Road/Luchessa Avenue

Hexagon also recommends grade separation at Sixth Street. Sixth Street is one of five overpass facilities that provide access between the east and west sides of town across US 101. Due to its close proximity to the proposed Downtown Gilroy HSR Station, however, this grade separation may not be feasible.

Hexagon recommends a study be conducted, in collaboration with the Gilroy Fire Department, to evaluate the effects of the HSR preferred alignment on Fire Department service areas and emergency response time and identify the best possible mitigation measures to meet the Department's best practice response time.

## Station Parking

The total number of parking spaces required to serve the Downtown Gilroy HSR Station was calculated to be 966 spaces for 2040 conditions. The project proposes to provide 970 new parking spaces for a combined total of 1,710 parking spaces to serve the Downtown Gilroy Station 2040 projected demand.

**Comment:** parking would be provided within four separate parking areas: three of them located Alexander Street and the station area and a fourth one and largest located on Chestnut Street, south of Tenth Street. The proposed Chestnut Street parking facility would be located approximately half of a mile south of the station and would be accessible via Alexander Street. However, a half-a-mile walk to the station from the parking facility may be considered a long walking distance by some, resulting in secondary trips to the station made by shuttle or other modes.

## Bicycle, Pedestrian, and Transit Impacts

Bus transit in Gilroy could expect delays as a result of increased gate-down time at the at-grade railroad crossings.



## Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

High Speed Rail EIR/EIS Review - Gilroy

June 2, 2020

1737-1166 It is projected that the HSR project would generate approximately 110 peak-hour nonmotorized trips to the Downtown Gilroy Station in 2040. Sidewalks are provided along both sides of Monterey Road in the Downtown Gilroy Station area. However, sidewalks are currently missing along parts of Alexander Street and some uncontrolled intersections in the downtown area have no marked pedestrian crossings. To maintain pedestrian and bicycle access, the contractor would provide a technical memorandum (TR-IAMF#12) describing how pedestrian and bicycle accessibility would be provided and maintained across the HSR corridor, to and from stations, and on station property. A new pedestrian overhead bridge also is proposed at Seventh Street/Old Gilroy Street.

1737-1167 Since high-speed rail trains would operate faster than Caltrain and no siding tracks would be installed, Caltrain would need to maintain speeds by implementing a skip-stop pattern between Gilroy and the Tamien Station. A skip-stop pattern would mean that trains skip over more stations than originally scheduled so that HSR may operate efficiently. In an effort to maintain the same number of stops at each station, Caltrain would need to increase the number of trains from three to six trains traveling in the peak direction during the morning and evening. The blended operations would have the capacity to accommodate up to four trains per peak hour in the peak directions for Caltrain service. Based on the Caltrain 2040 Long Range Service Vision, Caltrain would provide two trains per hour per direction between the Gilroy and Blossom Hill Stations. Therefore, HSR would have the capacity to accommodate the increase in Caltrain service.

#### Property Access

Since Alternative 4 would operate in the existing UPRR right-of-way, no access issues for properties in Gilroy are anticipated. However, with the proposed closure of Seventh Street between Monterey Road and Old Gilroy Street, traffic access between Monterey Road and Old Gilroy Street would be provided via Tenth Street and Sixth Street.

#### Summary of Findings and Recommendations

Below is a summary of the finds and recommendations on the peer review of the HSR EIR/EIS.

1737-1162 **Station Trip Generation Finding:** Hexagon's daily vehicle trip generation estimates represent approximately twice the number of daily vehicle trips utilized in the analysis of the project.

1737-1163 In addition, trip associated with passenger trips to off-site parking facilities and rental car facilities were not included in the analysis. These passengers represent shuttle trips at the station level and, once they reach their off-site parking lot or rental car facility destination, would become vehicular trips added to the roadway network.

1737-1164 **No Project Roadway Network Finding:** The recently completed City of Gilroy 2040 General Plan Update transportation analysis does not include the following roadway improvements, which were assumed as part of the City's future (2040) roadway network in the analysis:

- Monterey Road Widening
- Camino Arroyo Extension

1737-1165 **No Project Conditions Level of Service Finding:** The existing, 2029, and 2040 No Project conditions level of service results were compared to the intersection level of service results for existing and 2040 General Plan conditions presented in the City of Gilroy 2040 General Plan Update transportation analysis. The comparison showed twelve of the study Gilroy intersections have considerably different level of service results between the two different analyses.

1737-1166 **Level of Service Impact Mitigations:** Hexagon recommends a grade separation at a minimum of two intersections: Monterey Road/Masten Avenue (MH26) and Monterey Road (SR 152)/Welburn Avenue-



Page | 29

High Speed Rail EIR/EIS Review - Gilroy

June 2, 2020

Leavesley Road (G15), since these intersections are two of the three main entries to Gilroy and provide east-west access across US 101.

**Queueing at At-Grade Crossings:** It is estimated that at full capacity, there would be roughly less than 1-1/2 minutes between gate down events, on average, and the gates would be down about 50 percent of the time during the peak-hour.

The increased gate-down times and events could be problematic in particular along major roadways, such as Masten Avenue, Leavesley Road, and Tenth Street, which serve as major entries into Gilroy. The gate-down times would reduce capacity along the roadway approaches by almost 50%, resulting in longer delays and vehicular queue lengths along these roadways.

**Emergency Response Times Findings:** With implementation of the HSR Alternative 4, response times for all four of the existing Gilroy fire stations could be increased by 120 up to 180 seconds.

The recently completed City of Gilroy Fire Department 2019 Master Plan Update identifies a best practice performance goal for total response time of 7:30 minutes or less (which includes a 4:00-minute travel time), 90 percent of the time.

**Emergency Response Times Mitigations:** In order to mitigate intersection level of service and emergency response time impacts, Hexagon recommends a grade separation at the following locations:

- MH26. Monterey Road/Masten Avenue
- G15. Monterey Road (SR 152)/Welburn Avenue-Leavesley Road (SR 152)
- G36. Monterey Road/Tenth Street
- G43. Monterey Road/Luchessa Avenue

Hexagon also recommends grade separation at Sixth Street. Sixth Street is one of five overpass facilities that provide access between the east and west sides of town across US 101. Due to its close proximity to the proposed Downtown Gilroy HSR Station, however, this grade separation may not be feasible.

Hexagon recommends a study be conducted, in collaboration with the Gilroy Fire Department, to evaluate the effects of the HSR preferred alignment on Fire Department service areas and emergency response time and identify the best possible mitigation measures to meet the Department's best practice response time.



Page | 30

## Response to Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020)

### 1737-1056

Thank you for your comment and for providing this information. The status of these projects has been updated in Appendix 3.19-A, Cumulative Nontransportation Plans and Projects List and Appendix 3.19-B, Cumulative Transportation Projects Lists, as applicable, in the Final EIR/EIS.

### 1737-1057

The comment suggests that the Draft EIR/EIS is insufficiently detailed. The Draft EIR/EIS analyzes the environmental impacts, both adverse and beneficial, of implementing the HSR between San Jose and Merced at an appropriate level of detail. This EIR/EIS is based on detailed project planning and design specific to the San Jose to Merced Project Section. The impacts analysis therefore provides site-specific information about the potential environmental impacts of the San Jose to Merced Project Section of the HSR System.

For a linear project crossing three counties, it is not possible to include a descriptive parcel-by-parcel impacts discussion in the main text of the EIR/EIS. To do so would result in an environmental document that would be so large and unwieldy that it would not serve its information value. For this reason, and consistent with the focus of both CEQA and NEPA that an EIR/EIS serve as an informational tool for the public and decision makers, the impacts analysis in Volume 1 of the EIR/EIS includes summarized technical information sufficient to allow a full assessment of the significant environmental impacts of the project. Additional details are provided in Volume 2 appendices, as well as in detailed technical reports that were identified and referenced within the EIR/EIS Volume 1 text and which were available upon request during the public comment period for the Draft EIR/EIS.

### 1737-1058

The comment states that there are inconsistencies between Chapter 2 and Appendix 3.1-A. The comment identifies figure numbers in the Draft EIR/EIS related to specific locations that don't match the published document. This may be why the commenter believes there is an inconsistency. The new Caltrain storage tracks south of 10th Street in orange, illustrated on Figures 2-57 and 2-60 in the Draft EIR/EIS, are also shown on Appendix 3.1-A, page 24 and 81 respectively in light green as Rail Right-of-Way, a permanent impact. There are additional temporary modifications within existing rail right-of-way that are shown in yellow. In Alternative 4, the new Caltrain tracks are shown as HSR right-of-way as it will become part of the blended corridor. Appendix 3.1-A, Parcels within the HSR Project Footprint, is consistent with the proposed station diagrams shown for the Downtown Gilroy Station.

### 1737-1059

Impact PUE#8 in Section 3.6.6.2, Public Utilities, of the Draft EIR/EIS provides estimates of water consumption for HSR station operations that include estimates of water consumption for indoor and outdoor use, including station restroom facilities, drinking water fountains, landscaping irrigation and other outdoor uses, and cleaning and station maintenance activities. The text has been modified in the Final EIR/EIS to clarify that landscaping irrigation is included as one of the outdoor uses. For the purposes of the analyses in the EIR/EIS, the Authority assumed that perimeter parking and landscaping maintenance would be the responsibility of the Authority. The Authority would provide for continuous maintenance with appropriate irrigation systems, and the Authority's contractor would install the irrigation system within the planting areas.



## Response to Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

### 1737-1060

Section 1.1.5, Lead Agencies, Cooperating Agencies, and Responsible Agencies, of the Draft EIR/EIS only includes agencies with discretionary authority to approve or permit aspects of the HSR project, consistent with CEQA's definition of "responsible agency." (CEQA Guidelines, Section 15381.) While the City of Gilroy is a key local agency, and the Authority has in the past engaged and is committed to continuing engagement with the City of Gilroy, it is not considered a "responsible agency" in the sense of the CEQA Guidelines, Sections 15381, 15096 or 15220 et seq.

However, the Authority recognizes that the HSR system can be most successful when designed in a manner that is as sensitive as possible to the local environment through which it must travel, while still meeting the unique design constraints of HSR service. Through meetings with local agency staff and direct discussions with individual local government officials and staff, the Authority has endeavored to develop a project design that minimizes local impacts and is made as consistent with local plans as possible.

### 1737-1061

The City of Gilroy is a key local agency, and the Authority has engaged and is committed to continuing engagement with the City of Gilroy including during the construction process. With respect to specific logistics for construction to take place within the jurisdiction, the Authority's standard process to date has involved third-party agreements. Third-party agreements are arranged with the Authority prior to construction and outline the relationship between the Authority, the selected contractor, and local jurisdiction. The agreements with local jurisdictions detail the submittal and review process for the local jurisdiction. These agreements also include reviewing and approving actions by the local jurisdiction for design plans, including detour routes and construction staging. Similar third-party agreements with local jurisdictions would be expected for construction of the San Jose to Merced Project Section. As set forth in TR-IAMF#2, the Construction Transportation Plan would be developed and implemented in close consultation with affected jurisdictions, offering ample opportunity for local jurisdictions' concerns to be understood and incorporated. With respect to any generalized approval role for the City, however, it is not the case that the City has an approval role with respect to all aspects of the HSR project that may affect the City, because the Authority is not required to comply with local land use and zoning regulations. The San Jose to Merced Project Section of the statewide HSR system is being undertaken by the California High-Speed Rail Authority. Through the California High-Speed Rail Act (Pub. Utilities Code, &sect; 185000, et seq.), the Legislature established the Authority as a state agency and charged it with responsibility for directing the development and implementation of intercity HSR service that coordinates with the state's existing transportation system. The California High-Speed Rail Act vests the Authority with the legal authority to take various steps needed to implement the HSR system. This legal authority includes acquisition of rights-of-way for the system, including through eminent domain, and authority to enter into cooperative or joint development agreements with local governments and private entities. The HSR system as a whole, and individual project sections like the San Jose to Merced Project Section, must conform to the policies and objectives of the statutes and regulations under which the Authority operates, including both state and federal laws. Since an agency of the State of California is the project proponent, however, the project is not subject to local government general plan policies or zoning regulations. The state's immunity from local regulations is an extension of the concept of sovereign immunity. The Authority, as the proponent of a "sovereign activity of the State," is not subject to local land use

## Response to Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

### 1737-1061

regulations (see, e.g., *Town of Atherton v. Superior Court* (1958) 159 Cal.App.2d 417, 428, citing to *Hall v. Taft* (1956) 47 Cal.2d 177, 183; *Lawler v. City of Redding* (1992) 7 Cal.App.4th 778, 784.) Unless the Legislature expressly waives this immunity in a statute, which it has not done here, the general rule is that a local agency cannot regulate State activities (See *Del Norte Disposal, Inc. v. Department of Corrections* (1994) 26 Cal.App.4th 1009, 1013). Consistent with CEQA and National Environmental Policy Act (NEPA) requirements, the project's consistency with local general plans and zoning regulations is discussed in the EIR/EIS in Section 3.13, Station Planning, Land Use, and Development, and further in Appendix 2-K, Policy Consistency Analyses. Where the project is inconsistent with a local land use plan, Appendix 2-K also contains a discussion of the extent to which the Authority would reconcile the project with the plan as required by 40 C.F.R. 1506.2(d).

### 1737-1062

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

The comment suggests a hybrid alternative could be substantially superior at reducing or eliminating future noise, traffic, and pedestrian/public safety impacts within the city of Gilroy. The alternatives screening process is described in Chapter 2, Alternatives, and in more detail in Appendix 2-I, Alternatives Considered During Alternatives Screening Process (located in Volume 2, Technical Appendices), of the Draft EIR/EIS. As the City notes, the intention of Alternative 1 was to avoid conflicts with the UPRR right-of-way. Alternative 4 was designed to be within the UPRR right-of-way. These alternatives were analyzed to show the impacts associated with both options. While the impacts of a viaduct in the UPRR right-of-way are not expressly analyzed, Alternative 4 is a proxy for this information.

With the City's proposed hybrid alternative, combining aspects of Alternatives 1 and 4 would result in a larger footprint, the need to acquire more right-of-way, and additional impacts on resources, as there would need to be a grade transition from a viaduct to at-grade to connect the alignment of Alternative 4 with Alternative 1. This would either require embankment or retaining walls and affect UPRR operations. The transition would likely occur at Las Animas, where it is closest to the UPRR alignment. From Las Animas to 10th Street, under the City's suggested hybrid alternative, there would be many more property acquisitions than required under Alternative 4. Moreover, this hybrid alternative is not feasible. UPRR won't allow longitudinal encroachments (i.e., viaduct in its right-of-way) as it would significantly disrupt existing operations. The Authority will continue to engage jurisdictions and stakeholders through the design process, construction, and operation of the project. As discussed in Chapter 5, Environmental Justice, where some disproportionately high and adverse project effects would remain even after the application of mitigation measures, the Authority will continue to engage with communities wherein minority populations and low-income populations would be disproportionately affected to identify measures to minimize harm associated with residual project effects.



## Response to Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

### 1737-1063

Please refer to Section 1.2.4.1, Travel Demand and Capacity Constraints, of the Draft EIR/EIS. Several pages following Figure 1-6, there is a narrative description of the existing passenger train services in the study corridor, including Amtrak.

### 1737-1064

Comment noted. Thank you.

### 1737-1065

The comment suggests an alternative solution for parking at the Downtown Gilroy Station. Some of the parking provided at the location at the terminus of Alexander Street is to replace affected parking at the Alexander Station Apartments and needs to be located close to the apartment complex, which is the reason for selection of this location. As noted in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS, the existing 471 Caltrain parking spaces on the west side of the station would be replaced 1:1 by either reconfiguring parking on the west side of the station or relocating it to the east side of the station. The existing 269 San Ysidro housing development parking spaces would be replaced 1:1 with new surface parking at the south end of Alexander Street. By 2040, projected HSR parking demand would require 970 spaces. The station site plan provides 970 new parking spaces among five sites, for a total of 1,710 parking spaces in 2040. One site would be west of the station along Monterey Road at 9th Street. The other four sites would be east of the station along Alexander Avenue at 7th Street, 9th Street, 10th Street, and Baner Lane. A multimodal access plan would be developed prior to design and construction of the station. The plan would be developed in coordination with local agencies and would include a parking strategy that would confirm the location, phasing, and other specific details with respect to parking.

### 1737-1066

The comment noted that the Draft EIR/EIS should acknowledge and include a discussion of the Transportation Agency for Monterey County's plans to extend Caltrain to Salinas. Please refer to Table 3.2-16 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a discussion of this extension.

### 1737-1067

The comment stated that the Draft EIR/EIS should identify locations for replacement parking for three residential projects in downtown Gilroy. Please refer to Impact TR#9 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a description of the project's anticipated impacts on parking. Regarding the Cannery, under Alternative 1, the design of the HSR viaduct would maintain the existing parking under the viaduct structure at a 1:1 replacement level. Under Alternatives 2 and 4, the parking displaced by the project would be replaced along Railroad Street between Lewis Street and Martin Street within parcels that are fully acquired by the project or by constructing a parking deck over the existing parking. At Alexander Station Apartments, any displaced parking would be accommodated at the Downtown Gilroy Station's proposed lot south of Tenth Street. This would be 1:1 replacement parking within the parking lot dedicated to the apartments. Only Alternative 4 would impact Gateway Senior Apartments. Replacement parking (1:1) would be provided through modifications to the stormwater detention facility in an adjacent property that is fully acquired by the project. All replacement parking would occur on a 1:1 replacement level on land acquired by the project and would not result in increases in off-street parking in the area.

### 1737-1068

The comment stated that the Draft EIR/EIS should clarify access to farmlands located south of Bloomfield Road and east of the existing UPRR tracks that are currently accessed from Sheldon Avenue. Please refer to Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, of the Draft EIR/EIS drawings of this area (specifically drawings MY-B0906 and MY-D4101). Under Alternatives 1 and 2, access to the remaining parcel(s) would be provided via a connection to Davidson Avenue within parcels that are fully acquired by the project. Under Alternative 4, access to the remaining parcel(s) would be maintained via Davidson Avenue or Sheldon Avenue. Access would not be provided for parcels that are fully acquired by the project. Please also refer generally to Section 3.14, Agricultural Farmland, of the Draft EIR/EIS for a discussion of impacts on agricultural lands.

## Response to Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

### 1737-1069

The noise measurement data in Appendix B to Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS) for noise measurement location N128 was incorrect in the Draft EIR/EIS; this typographic error and the data plots have been corrected in the Final EIR/EIS. The actual measured Ldn at location N128 was 82 dBA Ldn, and the loudest hour Leq was 79 dBA. There is no change to any of the impact conclusions as a result.

### 1737-1070

At some noise measurement locations, ambient noise levels were measured for less than 24 hours. At these locations, consistent with FRA methodology, the Ldn was estimated following the procedures in Appendix B of the FRA High-Speed Ground Transportation Noise and Vibration Impact Assessment manual (FRA 2012, as cited in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS).

Please refer to Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS and Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), for detailed discussion regarding ambient existing noise measurements and the noise modeling approach, specifically Section 5.1.1.2 of Appendix 3.4-A. Daily fluctuations in ambient noise are common. Appendix B of Appendix 3.4-A shows the measured daily noise level fluctuations. Any variations in daily train events and timing are accounted for with the existing noise modeling. The ambient noise monitoring results provided a baseline for establishing existing noise levels at sensitive receptors. Analysts prepared detailed models of the existing conditions, which included existing rail operations and noise from major roadways. The existing noise model was calibrated with the noise measurement results. Through this method, accurate existing noise levels were calculated at all receptors, allowing for comparison with future predicted noise levels, which were then compared to the impact criteria.

### 1737-1071

The existing noise levels were properly quantified through the use of an existing noise model. Please refer to Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS and Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), for detailed discussion regarding ambient existing noise measurements and the noise modeling approach, specifically Section 5.1.1.2 of Appendix 3.4-A. Any variations in daily train events and timing are accounted for with the existing noise modeling. Analysts prepared detailed models of the existing conditions, which included existing rail operations and noise from major roadways. The existing noise model was calibrated with the noise measurement results. Through this method, accurate existing noise levels were calculated at all receptors, allowing for comparison with future predicted noise levels, which were then compared to the impact criteria. At some noise measurement locations, ambient noise levels were measured for less than 24 hours. At these locations, consistent with FRA methodology, the Ldn was estimated following the procedures in Appendix B of the FRA High-Speed Ground Transportation Noise and Vibration Impact Assessment manual (FRA 2012, as cited in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS). The existing noise model uses typical daily rail operations listed in Table 4-8 of Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS).



## Response to Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

### 1737-1072

In Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS, Impact NV#9 discusses construction vibration impacts, and NV-MM#2 discusses construction vibration mitigation measures. Sensitive buildings within 50 feet of pile driving would be identified by the contractor prior to construction. A vibration technical memorandum documenting how the construction vibration criteria would be met and including suggested mitigation measures would be submitted to the Authority prior to construction.

The construction vibration analysis follows the methodology established by the FRA, and the level of detail is standard for this phase of a transportation project. It is not standard to identify specific buildings for potential construction vibration impact at this phase.

In Section 3.17, Cultural Resources, of the Draft EIR/EIS, Impact CUL#5 concludes that construction activities would not generate sufficient vibration to cause impacts on historical resources under Alternatives 1 and 4. Under Alternatives 2 and 3, there is potential for construction activities to adversely affect one resource, but project features address this issue, and the conclusion is that there would be no adverse effect.

### 1737-1073

Construction noise impacts would be mitigated through the implementation of mitigation measure NV-MM#1, discussed in Section 3.4.7, Mitigation Measures, of the Draft EIR/EIS. The factors mentioned by the commenter that contribute to the potential for noise impacts are analyzed as part of Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS, including Impact NV#1. However, this particular impact is considered significant and unavoidable under CEQA.

### 1737-1074

In Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS, NV-MM#1 discusses construction noise mitigation measures. Section 3.4.8.1, Construction Noise, of the Draft EIR/EIS summarizes the noise impacts from construction. NV-MM#1 would be implemented to reduce construction noise impacts; however, some construction noise impacts would remain after mitigation. Details on specific construction activities and timing are not known at this time and would be determined by the contractor. The contractor would be required to prepare a noise control plan prior to construction to ensure that construction of the project would comply with FRA construction noise limits where feasible through the use of mitigation measures. This plan would include the timing of construction activities, specifications of equipment to be used, duration of construction, contact information in case of complaints, and any proposed mitigation measures.

### 1737-1075

Analysis and impact conclusions concerning train horn noise are included in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS. Train horn noise is discussed in detail in Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS) in Sections 3.1.3.3, Locomotive Horn Rule (49 C.F.R. Part 222 & Part 229), and 4.1.5.2, Operations Noise, under a subsection titled Horn Noise. FRA regulations state that trains approaching at-grade crossings must sound the horn for a minimum of 15 seconds and a maximum of 20 seconds in advance of crossings. The noise analysis includes all train operations in the project corridor, including HSR, Caltrain, Amtrak, and other passenger and freight trains.

Please refer to new Appendix 3.4-C, Noise Impact Locations (located in Volume 2), in the Final EIR/EIS, which includes figures showing the location of noise impacts and proposed noise barriers in greater detail. The 2040 Plus Project noise impacts for Alternative 4, the Authority's Preferred Alternative, for the area between East 10th Street and Leavesley Road in Gilroy are shown on Figures C-74 (without mitigation), C-99 (with only noise barriers as mitigation), and C-110 (with a combination of quiet zones and noise barriers). The Draft EIR/EIS analyzes Impact NV#2, which does indicate there would be a significant impact under all alternatives. While mitigation is available, there would still be a significant and unavoidable impact as a result of noise from train operations.

## Response to Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

### 1737-1076

Please refer to new Appendix 3.4-C, Noise Impact Locations (located in Volume 2, Technical Appendices), in the Final EIR/EIS, which includes figures showing the location of noise impacts and proposed noise barriers in greater detail.

### 1737-1077

The criteria for feasibility and reasonableness of noise mitigation measures are discussed in detail in Appendix 3.4-B, Noise and Vibration Mitigation Guidelines (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS).

Noise barriers are addressed and, in some cases, evaluated in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources; Section 3.12, Socioeconomics and Communities; Section 3.13, Station Planning, Land Use, and Development; Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space; Section 3.16, Aesthetics and Visual Quality; Section 3.17, Cultural Resources; Section 3.19, Cumulative Impacts; Chapter 4, Section 4(f)/6(f) Evaluation; Chapter 5, Environmental Justice; and Chapter 8, Preferred Alternative, of the Draft EIR/EIS.

### 1737-1078

The Authority's noise mitigation guidelines are included in Appendix 3.4-B, Noise and Vibration Mitigation Guidelines (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS). These guidelines specify that barrier heights up to a maximum of 14 feet would be considered, as stated in NV-MM#3. Table 3.4-24 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS lists the heights of the three proposed noise barriers in the City of Gilroy under Alternative 2. Proposed barriers 9 and 11 are the maximum height. Proposed barrier 10 is 5 feet above top of rail, which is sufficient to mitigate the noise impacts. Table 3.4-26 in Section 3.4 of the Draft EIR/EIS lists the heights of the eight proposed noise barriers in the City of Gilroy under Alternative 4. Proposed barrier 31 is the maximum height. Proposed barriers 26 through 28 and 30 are 10 feet above top of rail, and proposed barriers 29, 32, and 33 are 12 feet above top of rail, which is sufficient to mitigate the noise impacts. Proposed barriers are identified in the new Appendix 3.4-C, Noise Impact Locations (located in Volume 2 of the Final EIR/EIS); please refer to Figure C-90 for Alternative 2 and Figure C-99 (with noise barriers alone) and Figures C-110 and C-111 (with noise barriers and quiet zones) for Alternative 4. All noise barriers meeting the criteria in Appendix 3.4-B, Noise and Vibration Mitigation Guidelines (located in Volume 2 of the Draft EIR/EIS) have been proposed. While additional noise barriers that do not meet the criteria in Appendix 3.4-B may benefit receptors, they would not be considered a reasonable and feasible mitigation measure. Absorptive treatments on noise barriers would not further reduce the number of noise impacts, as they would only reduce noise reflected off of the barriers to the opposite side of the tracks.



## Response to Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

### 1737-1079

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

The noise mitigation analysis in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS calculates noise impacts for scenarios without any noise mitigation, with noise barriers as mitigation, and with a combination of quiet zones and noise barriers. The analysis with a combination of quiet zones and noise barriers assumes that train horns would not be sounded approaching at-grade crossings. NV-MM#4 states that the Authority would assist with the preparation of technical analysis and provide input for the Quiet Zone application, which local communities could then use as part of their application to FRA to establish quiet zones.

### 1737-1080

In Section 3.6.6.2, Public Utilities, Impact PUE#4 has been revised in the Final EIR/EIS to clarify the description of the SCVWD percolation basins. In Section 3.6.7, Mitigation Measures, PUE-MM#1 has been revised to clarify the timeframe for implementation of this mitigation measure. Under PUE-MM#1, the replacement percolation ponds would be of equivalent functional capacity and would be commissioned and placed into service prior to closure of the existing percolation ponds. The word "would" is preferred to "shall" in the environmental document to reflect that the project is not yet approved. If the project is approved, these mitigation measures would be adopted as part of a mitigation, monitoring, and enforcement plan that the Authority must implement as a condition of approval.

### 1737-1081

As described in Section 3.3.4.3, Methods for Impact Analysis, within Section 3.3, Air Quality and Greenhouse Gases, of the Draft EIR/EIS, analysts calculated the annual amount of water that would be consumed by HSR stations based on the building square footage, existing water consumption rates, and CalEEMod. This information is also described in Section 3.6.4.3 in Section 3.6, Public Utilities and Energy. Water consumption estimates in Impact PUE#8 in Section 3.6, Public Utilities and Energy, of the Draft EIR/EIS include water that would be needed for irrigation. The text in this impact discussion has been revised in the Final EIR/EIS to clarify that the estimates include water consumption needed for irrigation purposes. The Authority also notes that, as a state agency, it is not required to comply with local water use targets in the Gilroy Municipal Code. Appendix 2-J of the Draft EIR/EIS reviews relevant portions of the City of Gilroy's Municipal Code; no inconsistencies were identified in Appendix 2-K.

### 1737-1082

The Authority was not a participating agency under the SCVHP and thus cannot legally participate in nor obtain coverage under the habitat plan. Under CEQA, a lead agency must determine if the proposed project would conflict with the provisions of an adopted HCP. While a particular HCP has numerous species specific requirements that apply to activities conducted by the habitat agency, the lead agency must assess the impacts of their own project and apply mitigation accordingly. The Draft EIR/EIS does, however, assess all actions, goals and objectives of the SCVHP to determine if the project would result in a conflict with any of those stated goals or objectives. As noted in Impact BIO#53 in the Draft EIR/EIS, three actions were identified as representing potential conflicts and one of these actions was found to represent a conflict with the HCP, requiring additional mitigation. The commenter also asserts that the Authority has failed to identify project impacts until after the project is approved. The Authority respectfully disagrees with this assertion. Throughout the Draft EIR/EIS, the document provides a clear description of the assessments and description of the assumptions that constitute the impacts analysis. Specific effects and amounts of potential effects are provided in the impact analysis. Consequently, the Draft EIR/EIS does identify project impacts.

## Response to Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

### 1737-1083

The Authority will coordinate with local agencies, including the City of Gilroy, regarding the construction and maintenance of project features, such as stormwater management features, outside of the Authority's right-of-way. Impact HYD#5 of the Final EIR/EIS now reflects the Authority's intent to coordinate with local agencies. However, as a state agency, the Authority is not required to obtain the approval of local agencies to construct the project. Nevertheless, the Authority recognizes that the project will be most successful if designed in a manner that is as sensitive as possible to the local environment through which it must travel. As a result, the Authority is committed to working cooperatively with local government agencies, including the City of Gilroy, through design and implementation of the project.

### 1737-1084

The actual composition of the brake pads that would be used by the project will only be known once a manufacturer is under contract with the Authority to provide these materials, but the Authority will share this information with the City after final design. The discussion presented in Impact HYD#7 contains a list of constituents that have been detected in the environment as a result of the abrasion of locomotive brake pads. A review of additional documentation indicates the following materials are used to manufacture brake pads: copper, iron, ferromanganese, silica, silicon-dioxide, molybdenum disulphide, aluminum oxide, boron nitride, graphite, and polycrylonitrile fiber (Beijing Railway Star Fortune High-Tech Company 2011). Per the typical approach to designing stormwater treatment BMPs, constituents of concern would be identified during the design phase and appropriate BMPs would be selected accordingly. If required as part of the permitting process, the Authority will disclose the components of the brake pads.

### 1737-1085

The comment noted that several schools listed in Draft EIR/EIS Table 3.10-13 were incorrectly identified as being within the schools RSA. Specifically, the comment states that certain schools are not within a quarter mile of the proposed alignments. However, the schools RSA is defined as 0.25 mile on either side of the project footprint. The project footprint is defined as "the area encompassing the entirety of HSR facilities and construction-related ground disturbance associated with a given project alternative" (see Draft EIR/EIS Chapter 13, Glossary of Terms); the project footprints include the EINU features of each alternative. Review of Draft EIR/EIS Table 3.10-13, GIS for schools within the RSA, and the project footprints of the alternatives confirms that the schools listed in Draft EIR/EIS Table 3.10-13 are correct. Therefore, no changes to the Final EIR/EIS were made in response to this comment.

### 1737-1086

As stated in mitigation measure HMW-MM#1 in Section 3.10, Hazardous Materials and Waste, of the Draft EIR/EIS, the contractor will prepare a memorandum regarding hazardous materials BMPs related to construction activity for approval by the Authority prior to construction. The stipulations of this mitigation measure are consistent with California Public Resources Code Section 21151.4. Implementation of mitigation measure HMW-MM#1 would reduce the quantities of extremely hazardous materials used near schools during project construction to below the state threshold quantity given in subdivision (l) of Section 25532 of the Health and Safety Code. The required memorandum would be publicly available upon request. Other project features and mitigation measures involve notifying the public, including local school districts and emergency responders, about construction activities. As indicated in Impact HMW#12, in accordance with California Public Resources Code Section 21151.4, the Authority has and will continue to consult with the school districts for schools within the schools RSA. The affected schools will have an opportunity to express concerns that may result in prescriptive actions to be included in the memorandum, such as limits on the materials used, restrictions on the transport and storage of such materials, and notification of the timing and use of such materials.



## Response to Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

### 1737-1087

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-2: Consultation with Local Agencies and Consistency with Local Regulations.

The Authority will coordinate with local fire departments in the development of relevant and implementable Hazardous Material Business Plans.

### 1737-1088

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-2: Consultation with Local Agencies and Consistency with Local Regulations.

The Authority will coordinate with local fire departments in the development of relevant and implementable Hazardous Material Business Plans.

### 1737-1089

The Authority has endeavored to develop a project design that minimizes local impacts and is made as consistent with local plans as possible. Transportation management requirements applicable to the project are described in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS, including in particular TR-IAMF#2. TR-IAMF#2 specifically states that the CTP (which includes controls not only for effects on roadways, but also for pedestrian and bike facilities per the requirements of TR-IAMF#4 and TR-IAMF#5) will be prepared “in close consultation with the local jurisdiction having authority over the site”.

### 1737-1090

The exact types of emergency access equipment, locations where such equipment will be stored, and access limitations are not known at this time, however these details will be coordinated with local emergency response organizations prior to operation of the HSR system.

Please refer to SS-IAMF#2 that discusses fire/life safety and security program in system design, construction, and operation. The fire and life safety program would be coordinated with local emergency response organizations. The Authority would establish fire/life safety and security committees (FLSSCs) throughout the HSR Project Section composed of representatives from fire, police, and local building code agencies. The purpose of the FLSSC would be to review issues that are critical to fire and life safety and security, to acquire input and concurrence from the state and local authorities having jurisdiction over the proposed designs to meet code requirements, and to comply with state and local fire code standards or fire/life safety hazard mitigation measures during the design phase. The fire and life safety program would include regional FLSSCs that would focus on the fire and life safety characteristics specific to each HSR Project Section, including underground and elevated structures, access methods, terminals, and maintenance facilities, to provide input on local building codes or requirements that are in line with the emergency response characteristics and capabilities of the local agencies. Representation and operation of the statewide FLSSC and regional FLSSCs would be coordinated with local emergency response organizations to provide an understanding of the HSR system, facilities, and operations and to obtain their input for modifications to emergency response operations and facilities.

Please also refer to SS-IAMF#3 that discusses the Authority's hazard management program which includes the identification of hazards, assessment of associated risk, and application of control measures (mitigation), to reduce the risk to an acceptable level. Hazard assessment includes a preliminary hazard analysis (PHA) and threat and vulnerability assessment (TVA). During design and construction, the Contractor would conduct site-specific PHA and TVA assessments to apply the programmatic work to their specific project designs.

## Response to Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

### 1737-1091

This comment is understood as suggesting a new mitigation measure that would mitigate for impacts on community safety and security, including from rail-related hazards. However, the Draft EIR/EIS does not identify a significant impact under CEQA, and, accordingly, no mitigation is required. Furthermore, the comment requests information regarding specific types of specialized equipment that may be needed to respond to emergency situations. The exact types of emergency access equipment, locations where such equipment will be stored, and access limitations are not known at this time, however these details will be coordinated with local emergency response organizations prior to operation of the HSR system.

Please refer to submission SJM-1737, comment 1090, for a discussion regarding the fire/life safety and security program that would be coordinated with local emergency response organizations and the Authority's hazard management program.

### 1737-1092

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-2: Emergency Vehicle Response Times.

The comment asserts that the Draft EIR/EIS does not explain the basis for using a 30-second increase in emergency vehicle response time as the threshold of significance. Please refer to Draft EIR/EIS Section 3.11.4.5, Method for Determining Significance Under CEQA (specifically, footnote 9 on page 3.11-16 of the Draft EIR/EIS). For the purposes of the analysis, inadequate emergency access was defined as either a substantial blockage of physical access for emergency response purposes or a substantial increase in emergency response times (defined as greater than 30 seconds). While there are local standards for emergency vehicle response time, there are no established state or federal emergency vehicle response time standards, and analysts were not able to identify specific thresholds previously used under CEQA to evaluate this effect. The 30-second criterion was selected on the basis of several considerations: (1) Analysts reviewed local emergency management agency standards for response times (as discussed in Section 3.11, Safety and Security, of the Draft EIR/EIS), of which the more conservative were around 5 minutes. Thirty seconds—or 10 percent of 5 minutes (300 seconds)—was considered to represent a substantial delay in emergency response time. (2) NEPA effects are identified in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for signalized intersections with congested conditions (defined as LOS E or F) where the project would result in 4 seconds of additional delay. Because an emergency vehicle route across the railroad is likely to encounter anywhere from two to six intersections affected by gate-down time, a 30-second delay would include the collective effects of up to seven intersections.

Regarding the method for conducting the analysis, this is explained under Impact S&S#4 on page 3.11-53 of the Draft EIR/EIS as follows: "The Authority evaluated potential impacts on emergency response times through a geospatial assessment of fire station/first responder response times along both sides of the rail corridor. The screening used ArcGIS to evaluate the potential impact on travel time between 0.25-mile grid cells and the nearest fire station under a worst-case scenario that every responding fire station vehicle or first responder ambulance was required to take an alternate route via an existing grade-separated crossing because of added gate down time at at-grade crossings. Figure 3.11-10 illustrates the results of the screening analysis, including



## Response to Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

### 1737-1092

areas that would experience added response times of 1 second or more under the full closure scenario.”

### 1737-1093

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-2: Emergency Vehicle Response Times.

Regarding the evaluation of emergency vehicle response times in Gilroy, as explained in Impact S&S#4 on page 3.11-53 of the Draft EIR/EIS, the Authority evaluated potential impacts on emergency response times through a geospatial assessment of fire station/first responder response times along both sides of the rail corridor. The screening used ArcGIS to evaluate the potential impact on travel time between 0.25-mile grid cells and the nearest fire station under a worst-case scenario that every responding fire station vehicle or first responder ambulance was required to take an alternate route via an existing grade-separated crossing because of added gate-down time at at-grade crossings. Figure 3.11-10 illustrates the results of the screening analysis, including areas that would experience added response times of 1 second or more under the full closure scenario. The analysis specifically considered potential project-related delays at the at-grade crossings in or near Gilroy, including at Masten Avenue, Rucker Avenue, Buena Vista Avenue, Cohansey Avenue, Las Animas Avenue Leavesley Road, IOOF Avenue, Lewis Street, Martin Street, East 6th Street, East 10th Street, East Luchessa Avenue, and Bloomfield Road (the 7th Street crossing would be eliminated with Alternative 4), and the local fire stations at 880 Sunrise Drive, 8383 Wren Avenue, and 7070 Chestnut Street, as well as the South Santa Clara County Fire Department station at 10810 No Name Uno Road. Specific delay in emergency-vehicle response times greater than 30 seconds were identified for portions of the service areas for the fire stations at 10810 No Name Uno Road, 880 Sunrise Drive, 8383 Wren Avenue, and 7070 Chestnut Street. The specific areas of effect are described on page 3.11-56 and shown in general in Figure 3.11-10 of the Draft EIR/EIS.

The analysis in the Draft EIR/EIS was a worst-case analysis done assuming gates at the at-grade crossings were all down at the same time, which is an overly conservative assumption since the gates will come up after the train crosses, leaving more opportunities for emergency vehicle transit across the tracks between trains.

As described for Mitigation Measure SS-MM#4, the Authority is committed to doing preoperational and operational monitoring of emergency vehicle response movements in order to identify the specific character of actual effects of the project and to

## Response to Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

### 1737-1093

implementing remedial measures to address the identified delays. The Emergency Vehicle Priority Treatment Plan will be prepared in consultation with local authorities, including the City of Gilroy.

Regarding Gilroy's request for a modified project alternative, please see the response to submission SJM-1737, comment 1062. The analysis in the Draft EIR/EIS was a worst-case analysis assuming gates at the at-grade crossings were all down at the same time, which is an overly conservative assumption since the gates will come up after the train crosses, leaving more opportunities for emergency vehicle transit across the tracks between trains.

### 1737-1094

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project, SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations, SJM-Response-SS-2: Emergency Vehicle Response Times, SJM-Response-TR-3: Gate-Down Time Calculation Details.

The single-train gate-down time assumption used for the traffic analysis for crossings near stations (which includes IOOF, Lewis Street, Martin Avenue, 6th Street, 10th Street, and Luchessa Avenue in Gilroy; the 7th Street crossing will be eliminated with Alternative 4) would be 68 seconds. For at-grade crossings not near stations, the estimated gate-down time used for the analysis was 54 seconds. During peak hours, the analysis assumed up to 8 trains per direction per hour; assuming no trains cross a crossing at the same time (a so-called 2-for-1 event), this would be up to 16 additional crossings per hour during peak hours. However, 2-for-1 events are a common event with frequent rail service, and this was taken into account in the traffic analysis for the project. Not assuming 2-for-1 events, gates could be down 14 to 18 minutes during peak hours when service levels reach 8 trains per peak hour in both directions.

As discussed in the response to submission SJM-1737, comment 1093, the analysis did consider the specific at-grade crossings cited in this comment. In addition, as also noted in the response to submission SJM-1737, comment 1093, the analysis in the Draft EIR/EIS represents a worst-case analysis assuming gates at the at-grade crossings were all down at the same time during an emergency response, which is an overly conservative assumption since the gates will come up after the train crosses, leaving more opportunities for emergency vehicle transit across the tracks between trains. As a result, the Draft EIR/EIS has considered the effect of emergency vehicle response delay due to gates being down.

In addition, as explained in revisions in Section 3.11, Safety and Security incorporated into the Final EIR/EIS, the Authority has included certain site-specific traffic mitigation measures as mitigation for delays to emergency vehicle response vehicle at at-grade crossings in the event that the other identified mitigation measures S&S-MM#3 and S&S-MM#4 do not fully address response time delay.



## Response to Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

### 1737-1095

The comment suggests a reporting system to disclose to police department the location of trains and whether crossing gates are open or closed as a mitigation measure to help with emergency response impacts.

The Authority cannot provide a direct link to the train control system that will be used to operate the HSR trains (and which will be integrated with at-grade crossing gate system) due to data security requirements.

However, the Authority has modified Mitigation Measure SS-MM#4 in Section 3.11, Safety & Security, in response to this comment. For the Authority-owned railroad operations involving at-grade operations between CP Lick in San Jose to Gilroy, this measure will also include Authority partnership with local public emergency service providers and local jurisdictions to provide real-time information regarding train location and at-grade crossing gate operations to facilitate better emergency response route planning. This may be facilitated through one-way data output from the HSR operational control center and/or through installation of trackside equipment and hardwire connections. Implementation of any physical installations of trackside equipment or communication connections will be via Authority funding of local jurisdictions to install such equipment or communication connections and associated software.

### 1737-1096

To address this comment, the Eagle Ridge development has been removed from the discussion of neighborhoods in Section 3.5.12.2 and Impact SOCIO#1 in Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Final EIR/EIS. The text has been revised to clarify that within each of the cities and communities within the Morgan Hill and Gilroy Subsection, distinct neighborhoods have formed on each side of the UPRR corridor and US 101 and are currently physically separated by these transportation corridors.

### 1737-1097

To address this comment, the Eagle Ridge development has been removed from the discussion of affected cities and communities in Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Final EIR/EIS, and the discussion has been revised to focus more broadly on impacts on Gilroy as a whole and either downtown Gilroy or east Gilroy depending on the alternative.

Impact SOCIO #1 in Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS considers impacts on Gilroy as a whole as well as specific impacts on downtown Gilroy for Alternatives 1, 2, and 4, and East Gilroy for Alternative 3.

### 1737-1098

The comment correctly identified an error on page 3.12-50 with respect to the discussion of road closures in Gilroy associated with Alternative 4. To address this comment, text in Impact SOCIO #2 and other text in Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Final EIR/EIS has been revised to clarify that "Alternative 4 would require closure of E. 7th Street." Under Alternative 4, four-quadrant gates would be installed at 6th Street, and the road would remain open. With this correction with respect to text changes discussing E. 7th Street in Section 3.12, no additional revisions were required to Section 3.2, Transportation in the Final EIR/EIS.

### 1737-1099

The comment noted that the Draft EIR/EIS needs to discuss the insufficiency of relocation resources for businesses under NEPA. Please refer to Impact SOCIO#7 in Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS for disclosure of this information for the purposes of NEPA. Additionally, we have added these conclusions of insufficient relocation resources within certain cities and communities to the text and table under Section 3.12.8, Impact Summary for NEPA Comparison of Alternatives, of the Final EIR/EIS.

## Response to Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

### 1737-1100

The commenter has requested a greater level of detail on relocation effects of the project alternatives.

The Draft Relocation Impacts Report (Authority 2019b, as cited in Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS) identifies by city and alternative the 12 types of businesses affected (see Table 5-23). This information represents the worst-case scenario that could occur, and refinement of the selected alternatives would be expected to determine if some of these identified displacements could be property acquisitions and not full displacements. Also refer to Figures 3.13-2 through -3.13-3b in Section 3.13, Station Planning, Land Use and Development, of the Draft EIR/EIS for land uses within the project footprint for Alternatives 1, 2, and 4 and to Figures 3.13-4 and 3.13-5 for Alternative 4. These figures show color coding for the existing land uses within the project footprint.

Business displacements within Gilroy would vary substantially by alternative.

Alternatives 1 and 2 would displace 90 and 122 commercial and industrial businesses in Gilroy, while Alternative 3, which extends east of Gilroy, would only have 2 business displacements in northern Gilroy. Alternative 4, which would be blended and at grade through Gilroy, would displace 29 businesses. Business displacements under Alternatives 1 and 2 would consist of automotive repair and services, retail and wholesalers, manufacturing, construction, transportation and warehousing, health care and social assistance, and vacant buildings. These displacements would occur primarily north and south of Leavesley Road, north of the existing Gilroy Caltrain Station, and in the industrial portions of southern Gilroy.

### 1737-1101

The comment notes that the reference to Table 2-21 in Chapter 2, Alternatives, is incorrect. To address this comment, this reference in Section 3.13, Station Planning, Land Use, and Development, of this Final EIR/EIS, has been corrected to instead refer to Table 2-17, Construction Staging and Precasting Yards by Alternative.

### 1737-1102

To address this comment, the Authority has added additional discussion of anticipated future permanent roadway closures and access modifications within the Morgan Hill and Gilroy Subsection to Impact LU#3 in Section 3.13, Station Planning, Land Use, and Development, of this Final EIR/EIS. Impact LU#3 is focused on alteration of land use patterns from permanent roadway closures. The added text does specifically address changes in Downtown Gilroy and notes that under each project alternative, permanent changes to the roadway network would not substantially alter land use patterns because alternate routes would be provided to allow continuation of existing uses. See also the discussion under Impact LU#4 for an assessment of the permanent alteration of land use patterns associated with land use conversion and the introduction of incompatible uses. Impact LU#4 discusses land use changes resulting from the proposed project, and specifically addresses land use conversion impacts in downtown Gilroy. As noted under Impact LU#4, LU-IAMF#1 would apply to the Downtown Gilroy Station area and would avoid the potential for land use incompatibility in the station area.

### 1737-1103

The commenter states the reference to an adopted station area plan for Gilroy is inaccurate as the effort was placed on hold in early 2018. To address this comment, the Authority has revised the discussion of the Gilroy Station Area Plan in Section 3.13.5.2, Planned Development, of this Final EIR/EIS, to clarify that planning for the Downtown Gilroy Station Area Plan commenced in 2015 and remains under development. In addition, the discussion under Impact LU#7 in Section 3.13, Station Planning, Land Use, and Development, of this Final EIR/EIS, has been revised to clarify the status of these station planning efforts. Note that the station plan evaluated in this EIR/EIS provides for the basic layout and functions. This allows for an analysis of impacts from this facility while allowing flexibility for the planning process.

Please refer to Section 3.17, Cultural Resources, of the Draft EIR/EIS for an evaluation of impacts of the project alternatives on the existing historic train depot building (Southern Pacific Train Station, Resource ID 3610). This resource is described in Section 3.17.6.2, Historic Resources, and the effects are presented under Impact CUL#4: Permanent Demolition, Destruction, Relocation, or Alteration of Built Resources or Setting.



## Response to Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

### 1737-1104

Table 3.16-1 in Section 3.16, Aesthetics and Visual Quality of the Draft EIR/EIS, lists the viewer groups used in the aesthetic analysis. The analysis follows the Authority's analysis follows a specific methodology, which is based on the FHWA's methodology that is a widely applied approach to assessing visual quality for transportation projects. Based on that methodology, "business owners" are not listed as a distinct viewer group, because the methodology analyzes it is the action of the viewer activity and their exposure to and view of the project that is analyzed. A business owner for visual sensitivity, business owners would fall in the retail neighbor or commercial neighbor viewer group, where the visual preference includes heightened visibility free of competing visual intrusions, visual clarity to guide customers to their destination and good cultural order and natural harmony for attracting shoppers. have the same sensitivity as a retail viewer, commercial viewer, traveler, or even residential viewer, based on the business owner's view of the project and how long they are exposed to that view. Business owners are also limited in number, with their patrons, customers, or clients outnumbering them. Similarly, the visual preferences categories of "patrons" and "visitors to Gilroy" are covered by the category groups of recreational viewer, retail viewer, or commercial viewer, depending on the viewer's specific activities. "Traveler" is a viewer group used in the analysis.

### 1737-1105

Aesthetic and visual resources mitigation measures AVQ-MM#4, AVQ-MM#5, and AVQ-MM#6 describe actions that will be undertaken by the Authority to address ongoing maintenance of landscaping, structures, and stations. These measures include commitments to initial landscape installation, irrigation, and ongoing maintenance (AVQ-MM#4 and AVQ-MM#5), and maintenance of structures, including graffiti removal (AVQ-MM#6).

### 1737-1106

Refer to Standard Response SJM-Response-CUL-2: Changes to the Archaeological Survey Report.

### 1737-1107

Refer to Standard Response SJM-Response-CUL-2: Changes to the Archaeological Survey Report.

Although not explicitly stated in the Draft EIR/EIS or in the ASR, analysts did perform a review of the ADOE list during the records reviews. This was the basis for reporting archaeological resource eligibility status in both documents.

### 1737-1108

Methods for evaluating impacts to cultural resources are described in Section 3.17.5. There are two separate APEs for built and archaeological resources. The literature review methods used to gather baseline data for archaeological sites is standard practice for archaeological technical reports and was based on the best available information. DPR forms from the NWIC were referenced for all sites including P-43-000632. It is not clear from the comment if the source data was obtained before or after the baseline for this analysis. Both the ASR and the Archaeological Treatment Plan have been drafted to ensure that if new resources are identified, the Authority will manage them. As a result, no changes were made to the Final EIR/EIS to address this comment.

### 1737-1109

Refer to Standard Response SJM-Response-CUL-2: Changes to the Archaeological Survey Report.

The P-43-000417 (CA-SCL-412) vicinity was accessible and surveyed for this project. During the survey, a single isolated artifact was identified within the APE, but no other deposits or artifacts were identified. The survey did not formally evaluate the resource and the resource remains unevaluated. Nothing is explicitly stated about next steps in the ASR, but it least appears that there was a paucity of deposits associated with the site in the accessible portion of the APE, and that the lack of deposits in this portion of the APE would have made it a poor basis for evaluating the resource's significance.

## Response to Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

### 1737-1110

Methods for evaluating impacts to cultural resources are described in Section 3.17.5. There are two separate APEs for built and archaeological resources. The literature review methods used to gather baseline data for archaeological sites is standard practice for archaeological technical reports and was based on the best available information. DPR forms from the NWIC were referenced for all sites including P-43-000632. It is not clear from the comment if the source data was obtained before or after the baseline for this analysis. Both the ASR and the Archaeological Treatment Plan have been drafted to ensure that if new resources are identified, the Authority will manage them. As a result, no changes were made to the Final EIR/EIS to address this comment.

### 1737-1111

The literature review methods used to gather baseline data for archaeological sites is standard practice for archaeological technical reports. DPR forms from the Central California Information Center for Merced County and the NWIC were referenced for all sites including P-43-000632, and the SHPO has concurred with the findings in the ASR and therefore, the ASR will not be revised with a different site boundary. Thus, the EIR/EIS will remain as-is pertaining to archaeological resource P-43-000632.

### 1737-1112

The comment correctly notes that Alternative 3 would impose effects attributed to Alternative 2. The language in the Section 106 Findings on Page 3.17-59 has been revised to reflect correction of this typo and the correct effects on CA-SCL-412.

### 1737-1113

Districts noted on the City of Gilroy's planning website were appropriately reviewed in the HASR, as concurred by SHPO. See HASR Section 8.2, Properties Eligible for Listing in the NRHP/CRHR, regarding methods for reviewing historic districts. Consultation with the City of Gilroy regarding its qualified local register of historic resources and its planning districts is reported in multiple sections of the HASR. See HASR Section 5.1.1, Responses Received; Section 6.1.4.3, Local Registers of Historical Resources; Section 6.3.1.3, Downtown Gilroy Resources; and Section 8.2 regarding consultation with the City of Gilroy. The preponderance of evidence indicated that those areas are not CEQA historical resources and do not meet the requirements for analysis as historic districts. See HASR Section 2.5, California Register of Historical Resources (Cal. Public Res. Code, §5024.1 and Cal. Code Regs., tit. 14, §4850), for the CEQA historical resources regulations and Section 6.1.4, CEQA Historical Resources, for CEQA historical resources identification methods. See HASR Sections 8.1, Properties Listed in the NRHP/CRHR, and 8.2 for properties listed or eligible for listing in the CRHR or NRHP, as concurred by SHPO.

### 1737-1114

This comment is in regard to the HASR format. The technical documents do not share the format requirements of the EIR/EIS, and therefore the format of the HASR does not require revision.



## Response to Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

### 1737-1115

The comment is in regard to the HASR. The comment recommends that the NHPA Section 106 term historic property should be substituted for and consistently used throughout the HASR's cultural resources assessments. Historic property is an NHPA Section 106 term that describes cultural resources that are listed in or eligible for listing in the NRHP. See HASR Section 2.1, National Historic Preservation Act (54 U.S.C. §300308). Historical resource is a CEQA term that is defined in Section 15064.5 of the CEQA Guidelines, and thus is not interchangeable with the term historic property. See HASR Section 2.5, California Register of Historical Resources (Cal. Public Res. Code, §5024.1 and Cal. Code Regs., tit. 14, §4850). The HASR uses the term historic built resources to describe all built environment cultural resources that were reviewed and/or included in the survey, and thus is not interchangeable with the term historic property. Therefore, it would be inappropriate to substitute the term historic property for cultural resources assessments throughout the HASR.

### 1737-1116

Refer to Standard Response SJM-Response-CUL-1: Baseline for Identification of Historic Properties.

### 1737-1117

Refer to Standard Response SJM-Response-CUL-1: Baseline for Identification of Historic Properties.

### 1737-1118

Refer to Standard Response SJM-Response-CUL-1: Baseline for Identification of Historic Properties.

### 1737-1119

Please see HASR Section 6.3.1, Establishing the Survey Population, for a definition of the term survey population.

### 1737-1120

Refer to Standard Response SJM-Response-CUL-3: Changes to the Historic Architectural Survey Report.

### 1737-1121

Refer to Standard Response SJM-Response-CUL-1: Baseline for Identification of Historic Properties.

### 1737-1122

In particular, Table 6-1 column Information Center names "Northwest" and "Central California" to delineate the NWIC and the CCIC. There is no inaccuracy in names in the table, and changing one of the information center names in the table per the comment's recommendation would create a new inconsistency in the table. No revision to the HASR is appropriate in response to this comment.

### 1737-1123

Districts noted in surveys and on the City of Gilroy website were appropriately reviewed in the HASR, as concurred by SHPO. See HASR Section 8.2, Properties Eligible for Listing in the NRHP/CRHR, regarding methods for reviewing historic districts. Consultation with the City of Gilroy regarding its qualified local register of historic resources and its planning districts is reported in multiple sections of the HASR. See HASR Section 5.1.1, Responses Received, Section 6.1.4.3, Local Registers of Historical Resources, Section 6.3.1.3, Downtown Gilroy Resources, and Section 8.2 regarding consultation with the City of Gilroy. The preponderance of evidence indicated that those areas are not CEQA historical resources and do not meet the requirements for analysis as historic districts. See HASR Section 2.5, California Register of Historical Resources (Cal. Public Res. Code, §5024.1 and Cal. Code Regs., tit. 14, §4850), for the CEQA historical resources regulations and Section 6.1.4, CEQA Historical Resources, for CEQA historical resources identification methods. See HASR Sections 8.1, Properties Listed in the NRHP/CRHR, and 8.2 for properties listed or eligible for listing in the CRHR or NRHP, as concurred by SHPO.

## Response to Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

### 1737-1124

The Project continued to conduct outreach with the City of Gilroy after the intensive surveys were completed in 2017 (see HASR Appendix C Correspondence: Page 17). As a result, additional field data was gathered in 2018 (see HASR Chapter 1 Summary of Findings Page 1-1 and DPR 523-series forms in the report appendices).

### 1737-1125

The project's historic context was designed to address resources that are located in the APE, and is not necessarily comprehensive for the City of Gilroy's history. No revision to the HASR has been made based on this comment.

### 1737-1126

In particular, districts noted in surveys and on the City of Gilroy website were appropriately reviewed in the HASR, as concurred by SHPO. See HASR Section 8.2, Properties Eligible for Listing in the NRHP/CRHR, regarding methods for reviewing historic districts. Consultation with the City of Gilroy regarding its qualified local register of historic resources and its planning districts is reported in multiple sections of the HASR. See HASR Section 5.1.1, Responses Received; Section 6.1.4.3, Local Registers of Historical Resources; Section 6.3.1.3, Downtown Gilroy Resources; and Section 8.2 regarding consultation with the City of Gilroy. The preponderance of evidence indicated that those areas are not CEQA historical resources and do not meet the requirements for analysis as historic districts. See HASR Section 2.5, California Register of Historical Resources (Cal. Public Res. Code, §5024.1 and Cal. Code Regs., tit. 14, §4850), for the CEQA historical resources regulations and Section 6.1.4, CEQA Historical Resources, for CEQA historical resources identification methods. See HASR Sections 8.1, Properties Listed in the NRHP/CRHR, and 8.2 for properties listed or eligible for listing in the CRHR or NRHP, as concurred by SHPO.

### 1737-1127

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-1: Site-Specific Mitigation for Traffic Impacts.

In response to comments, the Authority conducted further analysis and developed site-specific mitigation measures for consideration that could reduce identified adverse traffic effects identified in the EIR/EIS. The site-specific mitigation measures include improvements at locations within the City of Gilroy. To implement improvements to facilities owned and operated by the City of Gilroy, the contractor and Authority would need to seek and obtain the approval of the City.

### 1737-1128

The comment noted that Draft EIR/EIS Mitigation Measure TR-MM#2 would need to be coordinated with and approved by the agency responsible for the intersection and physical infrastructure to be modified. Installation of Mitigation Measure TR-MM#2, discussed in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS, is required prior to operations; it would be funded by the Authority and installed by the contractor. Prior to installation of the mitigation measure, the approval of the City of Gilroy would be required for any modifications to equipment owned and operated by the City. As the mitigation is required to be implemented prior to operations, the contractor/Authority is responsible for funding the proposed modifications in the period of time leading up to the implementation of service.

### 1737-1129

As described in mitigation measure NV-MM#1, the Authority would establish and maintain in operation until completion of construction a toll-free "hotline" regarding the project construction activities. The Authority would arrange for all incoming messages to be logged (with summaries of the contents of each message) and for a designated representative of the Authority to respond to hotline messages within 24 hours (excluding weekends and holidays). The Authority would make a reasonable good-faith effort to address all noise concerns during construction.



## Response to Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

### 1737-1130

The project would incorporate NV-IAMF#1, which would require the contractor to prepare and submit to the Authority prior to construction a noise and vibration technical memorandum documenting how FTA and FRA guidelines for minimizing construction noise and vibration impacts would be employed when work is conducted within 1,000 feet of sensitive receptors. As stated in Section 3.4.4.3, the construction vibration assessment is based on the FRA guidance manual (FRA 2012, as cited in Section 3.4 of the Draft EIR/EIS), which covers potential impacts on buildings and potential annoyance to building occupants. As stated in NV-MM#9, building damage occurs when construction activities produce vibration in the ground that is strong enough to potentially cause cosmetic or structural damage. Pile driving very close to buildings (within 50 feet) would potentially exceed the 0.2inch/second PPV threshold and cause building damage at wood-framed residential buildings with plaster. For modern, reinforced concrete buildings, building damage would potentially exceed the 0.5 inch/second PPV threshold within 30 feet. There are two modern style buildings within 30 to 50 feet of construction of the Julian Street overpass under Alternative 4 with the DDV. The nearest building would be demolished as part of the DDV construction (and thus would not be damaged by vibration), and the second building is more than 30 feet from the overpass construction area with the DDV. Thus, no additional building damage due to pile-driving vibration during construction is expected. As stated in NV-MM#2, when a construction scenario has been established, the contractor would conduct pre-construction surveys at locations within 50 feet of piledriving to document the existing condition of buildings in case damage is reported during or after construction. The contractor would arrange for the repair of damaged buildings or would pay compensation to the property owner. The Authority retains responsibility for coordination with property owners and ensuring that issues are satisfactorily resolved.

Additionally, in Section 3.17, Cultural Resources, of the Draft EIR/EIS, Impact CUL#5 concludes that construction activities would not generate sufficient vibration to cause impacts on historical resources under Alternatives 1 and 4. Under Alternatives 2 and 3, there is potential for construction activities to adversely affect one resource, but project features address this issue, and the conclusion is that there would be no adverse effect.

### 1737-1131

As indicated in NV-MM#4, the Authority would assist with the preparation of technical analysis and provide input for the Quiet Zone application, which the local communities could then use as part of their application to FRA. If quiet zones are not used, then significant noise impacts would be reduced or mitigated through the implementation of NV-MM#3, NV-MM#5, NV-MM#6, and NV-MM#7. The primary noise mitigation measure would be noise barriers. Additional noise mitigation measures would include building sound insulation and noise easements.

### 1737-1132

In Section 3.6.7, Mitigation Measures, PUE-MM#1 has been revised to clarify the timeframe and the requirements for implementation of this mitigation measure. Under PUE-MM#1, the replacement percolation ponds would be of equivalent functional capacity and would be commissioned and placed into service prior to closure of the existing percolation ponds.

### 1737-1133

See response to Comment 1086.

### 1737-1134

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations, SJM-Response-SS-2: Emergency Vehicle Response Times.

Regarding the City's proposed hybrid alternative, please refer to the response to submission SJM-1737, comment 1062.

### 1737-1135

Mitigation measure AVQ-MM#5 includes language to exclude species listed by the Invasive Species Council of California from being planted. The mitigation measure covers the full extent of the project, so it is written to be flexible to situations where decorative, non-native species might be a preferred replacement in some areas. BIO-IAMF#5 includes provisions for revegetating permanently and temporarily disturbed areas using native plant species to the extent practicable.

## Response to Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

### 1737-1136

The commenter states mitigation measure LU-MM#1 does not provide the City of Gilroy an opportunity to provide input to the HSR Station Area Development General Principles and Guidelines and should be revised to allow the City to provide input. In response to this comment, reference to mitigation measure LU-MM#1 has been removed from Section 3.13, Station Planning, Land Use, and Development, of this Final EIR/EIS, as this project feature was already included as an IAMF. The Authority established LU-IAMF#1 as part of a series of project features designed to be applicable to the statewide HSR system as a whole. The full description of this IAMF is found in Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features. While LU-IAMF#1 does not specifically include local jurisdiction review of the Authority's station area memorandums, the Authority is committed to continued coordination with local agencies. An example of ongoing coordination is the Authority's Station Area Planning agreement with the City of Gilroy, which funds planning activities focusing on HSR circulation, access, and economic development around the station. Consistent with LU-IAMF#2, the Authority also will document the coordination and planning with local agencies in a station area planning memorandum prepared for each HSR station.

### 1737-1137

The comment asserted that the trip generation analysis presented in the Draft EIR/EIS understates the number of vehicle trips that would travel to the San Jose Diridon and Gilroy Stations; the comment presents an alternative calculation of station-level trip generation for comparison. Please refer to Section 3.2.4.3, Methods for Impact Analysis, and Table 3.2-5 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the station-level vehicle trip generation calculations. The comment's alternative trip generation calculations were compared to the calculations presented within the Draft EIR/EIS. The following were the primary differences between the two calculations: (a) the comment assumed each Taxi/TNC passenger trip would generate two station area vehicle trips whereas the Draft EIR/EIS assumed one, (b) differences in accounting for the conversions of rental-car/remote parking lot vehicle trips to shuttle trips and the assignment of shuttle trips to the station area, and (c) differences in rounding methodologies. As a result of this review, a typographic error was identified within the Draft EIR/EIS. On page 3.2-10 of the Draft EIR/EIS, the following sentence appears: "Parked car trips result in one vehicle tripper boarding or alighting while drop off/pick up and taxi/transportation network company trips result in two vehicle trips (one trip entering the site and another leaving the site) per boarding or alighting." To address this comment, this sentence has been amended in the Final EIR/EIS to the following: "Parked car and taxi/transportation network company trips result in one vehicle trip per boarding or alighting while drop off/pickup trips result in two vehicle trips (one trip entering the site and another leaving the site) per boarding or alighting." Similar to many airports and major transportation hubs, the Authority plans to operate its stations in an efficient manner, particularly during peak hours of travel. Taxi and transportation network company pickup and drop-off areas would be configured and operated in a manner to facilitate both a pickup and drop-off within the same trip. It should also be noted that TNCs have become ubiquitous within the Project Section in recent years. Even if an individual TNC decides to not make both a pickup and drop-off at a particular station, other TNCs would be present nearby and would serve that trip. If the Draft EIR/EIS were to assign two trips for each TNC passenger into and out of the surrounding roadway network, it would vastly overstate the automobile mode share of the project. The correction of the referenced typographic error does not affect any of the analyses or conclusions of the Draft EIR/EIS.



## Response to Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

### 1737-1138

The comment noted that the Draft EIR/EIS did not include vehicle trips associated with passengers that would use remote off-site parking lots or rental car facilities within the station trip assignments. Please refer to Section 3.2.4.3, Methods for Impact Analysis, and Table 3.2-3 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a description of the station trip generation and assignment methodologies and results. As noted by the comment, vehicles accessing off-site parking or rental car facilities would not drive directly to the stations. Within the station area intersection and roadway analyses, these passengers are represented and analyzed as traveling within shuttles. Shuttle trips are assigned to the station area roadway network and are reflected within the station area technical analyses.

### 1737-1139

See response to Submission 1737, Comment 1154, which raises the same issue.

### 1737-1140

The comment noted that the Draft EIR/EIS does not precisely reflect the roadway improvements included in City of Gilroy's recently completed 2040 General Plan transportation analysis. The Draft EIR/EIS transportation analysis assumes buildout of the City of Gilroy's 2020 General Plan, which was the most up-to-date information regarding future infrastructure and land use assumptions available at the time of NOP publication.

### 1737-1141

The comment stated that the freeway volumes presented in the Draft EIR/EIS do not match those presented in the City of Gilroy's recently completed 2040 General Plan transportation analysis. The forecasts performed for the Draft EIR/EIS were developed using the Santa Clara Valley Transportation Authority's travel demand model and the land use dataset available at the time of NOP publication. Those forecasts assumed buildout of the City of Gilroy's 2020 General Plan, which was the most up-to-date document at that time. As the land uses included in the Gilroy 2040 General Plan are different, differences in the results of the freeway volume forecasts are expected.

VTA's regional travel demand model has not yet been updated to reflect the new information referenced by the comment.

In addition, the City of Gilroy's General Plan's transportation analysis was conducted using the City of Gilroy's travel demand model, which is a different tool than VTA's regional model employed as part of the Draft EIR/EIS. Because different models, inputs, and assumptions were utilized in the two assessments, different results would be anticipated.

## Response to Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

### 1737-1142

The comment stated that the Draft EIR/EIS includes LOS results that are different than those reported in the City of Gilroy's 2040 General Plan Update transportation analysis. As the two documents use different counts and forecasting methods, differences in the results are expected. The forecasts performed for the Draft EIR/EIS were developed using the Santa Clara Valley Transportation Authority's travel demand model and the land use dataset available at the time of NOP publication. Those forecasts assumed buildout of the City of Gilroy's 2020 General Plan, which was the most up-to-date document at that time. As the land uses included in the Gilroy 2040 General Plan are different, differences in the results of the LOS analysis are expected. VTA's regional travel demand model has not yet been updated to reflect the new information referenced by the comment.

In addition, the City of Gilroy's General Plan's transportation analysis was conducted using the City of Gilroy's travel demand model, which is a different tool than VTA's regional model employed as part of the Draft EIR/EIS. Because different models, inputs, and assumptions were utilized in the two assessments, different results would be anticipated.

### 1737-1143

The comment stated that the Draft EIR/EIS should have identified additional adverse NEPA effects in the 2040 Plus Project analysis. Please refer to Table 16 of Appendix 3.2-A, Transportation Data on Roadways, Freeways, and Intersections (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), for a delineation and summary of effects in the 2040 Plus Project condition. As noted in Appendix 3.2-A (located in Volume 2 of the Draft EIR/EIS), the Draft EIR/EIS uses the following significance criteria: "An effect on signalized intersections was deemed to occur if the Plus Project condition would result in a LOS E or F and an increase in average traffic delay of 4 seconds or more over the No Project condition. An effect on unsignalized intersections was deemed to occur if the Plus Project condition would have a LOS E or F and the project would result in an increase in traffic delay of 5 seconds or more (measured as average delay for all-way stop or worst-movement delay for side-street stop intersection), and if the intersection satisfies one or more traffic signal warrants for at least 1 hour of the day." The comment appears to have incorrectly applied the signalized intersection significance criteria to unsignalized intersections. The intersections referenced in the comment are unsignalized and do not meet the unsignalized significance criteria.

### 1737-1144

The comment noted that the Draft EIR/EIS identifies an intersection wherein the proposed project was found to reduce vehicle delay in the 2040 Plus Project condition. Please refer to Table 16 of Appendix 3.2-A, Transportation Data on Roadways, Freeways, and Intersections (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), for a summary of the conditions noted in the comment. The proposed project was found to reduce average vehicle delay at this location in the 2040 Plus Project scenario due to the following two factors: (a) train movements and gate-down time at this location serve to provide more signal green time to the intersection's dominant movements (through traffic on Monterey Road), thereby lowering average overall vehicle delay, and (b) installation and interconnection of the railroad crossing signal systems serves to modernize and optimize the operations of adjacent intersections.



## Response to Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

### 1737-1145

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations, SJM-Response-TR-1: Site-Specific Mitigation for Traffic Impacts.

The comment recommended that the Draft EIR/EIS should include grade separations at the Monterey Road/Masten Avenue and Monterey Road (SR 152)/Welburn Avenue-Leavesley Road intersections as mitigation for LOS impacts. Please also refer to Mitigation Measure TR-MM#1 in Section 3.2, Transportation, of the Final EIR/EIS for a discussion of the site-specific mitigation considered and proposed for the NEPA traffic delay effects.

### 1737-1146

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-3: Gate-Down Time Calculation Details.

### 1737-1147

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations, SJM-Response-SS-2: Emergency Vehicle Response Times.

The comment recommended that the Authority should install grade separations at a number of locations within the City of Gilroy as mitigation for project impacts on emergency vehicle response times; the City of Gilroy Fire Department's 2019 Master Plan Update is also referenced and discussed. Please refer to Mitigation Measure SS-MM#3 and SS-MM#4 in Section 3.11, Safety and Security, of the Final EIR/EIS for a discussion of the measures identified to mitigate the project's impacts on emergency vehicle response times within the City of Gilroy. Mitigation Measure SS-MM#4 requires the contractor to prepare an emergency vehicle response plan and install emergency vehicle priority treatments and new traffic control devices to improve response times. The mitigation measure also requires before and after monitoring of travel times to assess the effectiveness of the improvements. If the monitoring finds that the mitigation measure does not mitigate the project's impacts on emergency vehicle response times, preparation of a subsequent emergency vehicle priority treatment plan is triggered. This plan could include additional improvements, including the construction of roadway capacity improvements and/or new fire stations.

### 1737-1148

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-2: Emergency Vehicle Response Times.

The comment recommended that the Authority should conduct a study in collaboration with the City of Gilroy Fire Department to evaluate the project's effects and develop mitigation measures related to emergency vehicle response times. Please refer to Mitigation Measures SS-MM#3 and SS-MM#4 in Section 3.11, Safety and Security, of the Final EIR/EIS for a discussion of the measures identified to mitigate the project's impacts on emergency vehicle response times within the City of Gilroy. Mitigation Measure SS-MM#4 identifies that the contractor and Authority will coordinate with local authorities and local agencies in the development and deployment of physical changes to the transportation infrastructure to mitigate the project's impacts on emergency vehicle response times. For studies and improvements within the City of Gilroy, this coordination would include the Gilroy Fire Department and City of Gilroy staff.

### 1737-1149

The comment noted that the Draft EIR/EIS identifies project parking at the Downtown Gilroy Station in a parking lot located off Chestnut Street located a half-mile from the station; the comment further indicates that this walk distance may be uncomfortable to some and result in secondary trips via other modes, including shuttles. Shuttle service to the referenced parking lot is not included as part of the project and was not evaluated within the Draft EIR/EIS or found to be necessary as mitigation. The Draft EIR/EIS finds that patrons unwilling to walk a half-mile to the station from this parking lot would choose other parking locations or use other modes of travel (e.g., taxi/TNC, park-and-ride).

## Response to Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

### 1737-1150

The comment noted that the trip generation analysis presented in the Draft EIR/EIS potentially mis-states the number of vehicle trips that would travel to the San Jose Diridon and Downtown Gilroy Stations; the comment presents an alternative calculation of station level trip generation for comparison. Please refer to Section 3.2.4.3, Methods for Impact Analysis, and Table 3.2-5 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the station-level vehicle trip generation calculations. The comment's alternative trip generation calculations were compared to the calculations presented within the Draft EIR/EIS. The following were the primary differences between the two calculations: (a) the comment assumed each Taxi/TNC passenger trip would generate two station area vehicle trips whereas the Draft EIR/EIS assumed one, (b) differences in accounting for the conversions of rental-car/remote parking lot vehicle trips to shuttle trips and the assignment of shuttle trips to the station area, and (c) differences in rounding methodologies. As a result of this review, a typographic error was identified within the Draft EIR/EIS. On page 3.2-10 of the Draft EIR/EIS, the following sentence appears: "Parked car trips result in one vehicle trip per boarding or alighting while drop off/pick up and taxi/transportation network company trips result in two vehicle trips (one trip entering the site and another leaving the site) per boarding or alighting." To address this comment, this sentence has been amended in the Final EIR/EIS to the following: "Parked car and taxi/transportation network company trips result in one vehicle trip per boarding or alighting while drop off/pick up trips result in two vehicle trips (one trip entering the site and another leaving the site) per boarding or alighting." Similar to many airports and major transportation hubs, the Authority plans to operate its stations in an efficient manner, particularly during peak hours of travel. Taxi and transportation network company pickup and drop-off areas would be configured and operated in a manner to facilitate both a pickup and drop-off within the same trip. It should also be noted that TNCs have become ubiquitous within the Project Section in recent years. Even if an individual TNC decides to not make both a pickup and drop-off at a particular station, other TNCs would be present nearby and would serve that trip. If the Draft EIR/EIS were to assign two trips for each TNC passenger into and out of the surrounding roadway network, it would vastly overstate the automobile mode share of the project. The correction of the referenced typographic error does not affect any of the analyses or conclusions of the Draft EIR/EIS.

### 1737-1151

The comment noted that the Draft EIR/EIS did not include vehicle trips associated with passengers that would use remote off-site parking lots or rental car facilities within the station trip assignments. Please refer to Section 3.2.4.3, Methods for Impact Analysis, and Table 3.2-3 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a description of the station trip generation and assignment methodologies and results. As noted by the comment, vehicles accessing off-site parking or rental car facilities would not drive directly to the stations. The specific locations of off-site parking and rental car facilities are not known at this time, and thus vehicle trip assignments to these currently unidentified locations have not been made. Within the station area intersection and roadway analyses, these passengers are represented and analyzed as traveling within shuttles. Shuttle trips are assigned to the station area roadway network and are reflected within the station area technical analyses. The station area intersection level of service analysis reflects all vehicle trips anticipated to traverse the local roadway network.

### 1737-1152

The comment noted that the Draft EIR/EIS did not incorporate the methodology or impact criteria of Santa Clara County with respect to freeway analysis. Please refer to Draft EIR/EIS Sections 3.2.4.4, Method for Evaluating Impacts under NEPA, and 3.2.4.5, Method for Determining Significance under CEQA, for a description of the methods and impact criteria incorporated within the transportation assessment. As Lead Agency, the Authority developed the methodology and significance criteria used within the assessment in accordance with CEQA and NEPA guidelines.



## Response to Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

### 1737-1153

The comment stated that the Draft EIR/EIS did not incorporate the methodology or impact criteria of the City of Gilroy and Santa Clara County with respect to intersection LOS. Please refer to Draft EIR/EIS Sections 3.2.4.4, Method for Evaluating Impacts under NEPA, and 3.2.4.5, Method for Determining Significance under CEQA, for a description of the methods and impact criteria incorporated within the transportation assessment. As Lead Agency, the Authority developed the methodology and significance criteria used within the assessment in accordance with CEQA and NEPA guidelines. The Authority decided to apply a uniform set of criteria to identify NEPA adverse effects throughout the project section to ensure that impacts were identified in the same way in different locations instead of varying the criteria by different jurisdictions.

### 1737-1154

The comment asks for discussion of the differences in total VMT and interregional VMT, requests VMT/job or VMT/population estimates, and asserts the large annual VMT values are inconclusive.

"Total" VMT refers to all vehicle miles travelled within a specific geography. In this instance, as explained in Section 3.2.5.1 in Section 3.2, Transportation, total VMT was estimated for Santa Clara County.

"Interregional VMT" is a subset of total VMT and only includes VMT associated with travels between regions. Interregional VMT was estimates for San Benito County and Merced County. These descriptions have been added to Section 3.2.5.1.

Regarding VMT per job or per population, while this may be a metric that some agencies are using for analysis of land use projects, such as residential, commercial, or mixed-use development, this is not a common metric used for VMT for transportation projects. The most common approach for transportation projects is to disclose the effect on VMT of the project and whether it will increase, decrease, or stay the same. There are no published or adopted VMT thresholds for transportation projects using VMT/job or VMT/population as a metric. For example, the December 2018 Office of Planning and Research Technical Advisory on evaluating transportation impacts in CEQA does not include any such metrics.

The large annual VMT reduction due to the HSR project is conclusive and shows that the project will substantially reduce VMT overall in the project section area and throughout California.

No changes to the EIR/EIS are required in response to this comment.

## Response to Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

### 1737-1155

The comment stated that the Draft EIR/EIS does not reflect the roadway improvements included in the City of Gilroy's recently completed 2040 General Plan transportation analysis. The Draft EIR/EIS forecasts assume buildout of the City of Gilroy's 2020 General Plan, which was the most up-to-date information regarding future infrastructure and land use assumptions available at the time of NOP publication. VTA's regional travel demand model has not yet been updated to reflect the new information referenced by the comment.

### 1737-1156

The comment noted that the freeway volumes presented in the Draft EIR/EIS do not match those presented in the City of Gilroy's recently completed 2040 General Plan transportation analysis; the comment also requests additional information regarding the assignment of project traffic to freeway segments within Gilroy. Please refer to Impact TR#3 and Impact TR#6 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the freeway impact analysis. The forecasts and project trip assignment used in the Draft EIR/EIS were developed using the Santa Clara Valley Transportation Authority's travel demand model and the land use dataset available at the time of NOP publication. Those forecasts assumed buildout of the City of Gilroy's 2020 General Plan, which was the most up-to-date document at that time. As the land uses included in the Gilroy 2040 General Plan are different, differences in the results of the freeway volume forecasts are expected. Trips were assigned by the model to multiple freeway interchanges within the City, including 10th Street, Leavesley Road, and Monterey Road. The narrowing of Monterey Road under Alternative 4 north of the City of Gilroy was not found to materially change freeway traffic within the City (i.e., little change identified within the Existing Plus Project scenario), although the model did reflect some shifts in travel behavior between the No Project and Plus Project scenarios. The comment did identify two typographic errors in Table 6 of Appendix 3.2-A, Transportation Data on Roadways, Freeways, and Intersections (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS). On the northbound segment of US 101 from Monterey Road to SR 152, the volume should be 4,490 and the v/c ratio 0.59 during the PM peak hour in the Plus Project scenario. On the southbound segment of US 101 from SR 25 to Monterey Road, the volume should be 6,310 and the v/c ratio 0.83 during the PM peak hour in the Plus Project scenario. These typographic errors have been corrected in the Final EIR/EIS. The LOS and findings of the document remain unchanged.



## Response to Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

### 1737-1157

The comment stated that the Draft EIR/EIS includes LOS results that are different than those reported in the City of Gilroy's 2040 General Plan transportation analysis. As the two documents use different counts and forecasting methods, differences in the results would be expected. The forecasts performed for the Draft EIR/EIS were developed using the Santa Clara Valley Transportation Authority's travel demand model and the land use dataset available at the time of NOP publication. Those forecasts assumed buildout of the City of Gilroy's 2020 General Plan, which was the most up-to-date document at that time. As the land uses included in the Gilroy 2040 General Plan are different, differences in the results of the LOS analysis would be expected. VTA's regional travel demand model has not yet been updated to reflect the new information referenced by the comment.

In addition, the City of Gilroy's General Plan's transportation analysis was conducted using the City of Gilroy's travel demand model, which is a different tool than VTA's regional model employed as part of the Draft EIR/EIS. Because different models, inputs, and assumptions were utilized in the two assessments, different results would be anticipated.

### 1737-1158

The comment stated that the Draft EIR/EIS should explain how project traffic was assigned to the roadway network and document the project's impacts and mitigations; the comment also states that Alternative 3 would have the least effects on downtown Gilroy. The project's trip assignment was performed using information from the Santa Clara Valley Transportation Authority's travel demand model. Please refer to Section 3.2.4.3 Methods for Impact Analysis for a description of how project generated traffic was assigned to the local and regional roadway networks. Please refer to Section 3.2.6, Environmental Consequences, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the project's impacts and Section 3.2.7, Mitigation Measures, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the identified mitigation measures.

### 1737-1159

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations, SJM-Response-TR-1: Site-Specific Mitigation for Traffic Impacts.

The comment recommended that the Draft EIR/EIS should include grade separations at the Monterey Road/Masten Avenue, Monterey Road (SR 152)/Welburn Avenue-Leavesley Road, Monterey Road/Tenth Street, Monterey Road/Luchessa Avenue, and Sixth Street intersections as mitigation for LOS and emergency vehicle response time impacts. Please refer to Mitigation Measure TR-MM#1 in Section 3.2, Transportation, of the Final EIR/EIS for a discussion of the mitigation identified for the NEPA LOS effects (site-specific traffic mitigation measures have been added to the Final EIR/EIS). Please refer to Mitigation Measures SS-MM#3 and SS-MM#4 in Section 3.11, Safety and Security, of the Final EIR/EIS for a discussion of the measures identified to mitigate the project's impacts on emergency vehicle response times within the City of Gilroy. Mitigation Measures SS-MM#3 and SS-MM#4 identify improvements other than grade separations as mitigation for emergency vehicle response time impacts.

### 1737-1160

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-2: Emergency Vehicle Response Times.

The comment recommended that the Authority should conduct a study in collaboration with the City of Gilroy Fire Department to evaluate the project's effects and develop mitigation measures related to emergency vehicle response times. Please refer to Mitigation Measures SS-MM#3 and SS-MM#4 in Section 3.11, Safety and Security, of the Final EIR/EIS for a discussion of the measures identified to mitigate the project's impacts on emergency vehicle response times within the City of Gilroy. Revisions to Mitigation Measure SS-MM#4 in the Final EIR/EIS identify that the contractor and Authority will coordinate with local authorities and local agencies in the development and deployment of physical changes to the transportation infrastructure to mitigate the project's impacts on emergency vehicle response times. For studies and improvements within the City of Gilroy, this coordination would include the Gilroy Fire Department and City of Gilroy staff.

## Response to Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

### 1737-1161

The comment noted that the Draft EIR/EIS identifies project parking at the Downtown Gilroy Station in a parking lot located off Chestnut Street located a half-mile from the station; the comment further indicates that this walk distance may be uncomfortable to some and result in secondary trips via other modes, including shuttles. Shuttle service to the referenced parking lot is not included as part of the project and was not evaluated within the Draft EIR/EIS or found to be necessary as mitigation. The Draft EIR/EIS finds that patrons unwilling to walk a half-mile to the station from this parking lot would choose other parking locations or use other modes of travel (e.g., taxi/TNC, park-and-ride).

### 1737-1162

The comment asserts that the trip generation analysis presented in the Draft EIR/EIS understates the number of vehicle trips that would travel to the San Jose Diridon, Downtown Gilroy, and East Gilroy Stations; the comment presents an alternative calculation of station-level trip generation for comparison. Please refer to Section 3.2.4.3, Methods for Impact Analysis, and Table 3.2-5 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the station-level vehicle trip generation calculations. The comment's alternative trip generation calculations were compared to the calculations presented within the Draft EIR/EIS. The following were the primary differences between the two calculations: (a) the comment assumed each Taxi/TNC passenger trip would generate two station area vehicle trips whereas the Draft EIR/EIS assumed one, (b) differences in accounting for the conversions of rental-car/remote parking lot vehicle trips to shuttle trips and the assignment of shuttle trips to the station area, and (c) differences in rounding methodologies. As a result of this review, a typographic error was identified within the Draft EIR/EIS. On page 3.2-10 of the Draft EIR/EIS, the following sentence appears: "Parked car trips result in one vehicle trip per boarding or alighting while drop off/pick up and taxi/transportation network company trips result in two vehicle trips (one trip entering the site and another leaving the site) per boarding or alighting." To address this comment, this sentence has been amended in the Final EIR/EIS to the following: "Parked car and taxi/transportation network company trips result in one vehicle trip per boarding or alighting while drop off/pick up trips result in two vehicle trips (one trip entering the site and another leaving the site) per boarding or alighting." Similar to many airports and major transportation hubs, the Authority plans to operate its stations in an efficient manner, particularly during peak hours of travel. Taxi and transportation network company pickup and drop-off areas would be configured and operated in a manner to facilitate both a pickup and drop-off within the same trip. It should also be noted that TNCs have become ubiquitous within the Project Section in recent years. Even if an individual TNC decides to not make both a pickup and drop-off at a particular station, other TNCs would be present nearby and would serve that trip. If the Draft EIR/EIS were to assign two trips for each TNC passenger into and out of the surrounding roadway network, it would vastly overstate the automobile mode share of the project. The correction of the referenced typographic error does not affect any of the analyses or conclusions of the Draft EIR/EIS.



## Response to Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

### 1737-1163

The comment noted that the Draft EIR/EIS did not include vehicle trips associated with passengers that would use remote off-site parking lots or rental car facilities within the station trip assignments. Please refer to Section 3.2.4.3, Methods for Impact Analysis, and Table 3.2-3 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a description of the station trip generation and assignment methodologies and results. As noted by the comment, vehicles accessing off-site parking or rental car facilities would not drive directly to the stations. Within the station area intersection and roadway analyses, these passengers are represented and analyzed as traveling within shuttles. Shuttle trips are assigned to the station area roadway network and are reflected within the station area technical analyses.

### 1737-1164

The comment asserts that the Draft EIR/EIS does not precisely reflect the roadway improvements included in City of Gilroy's recently completed 2040 General Plan transportation analysis. The Draft EIR/EIS forecasts assume buildout of the City of Gilroy's 2020 General Plan, which was the most up-to-date information regarding future infrastructure and land use assumptions available at the time of NOP publication. VTA's regional travel demand model has not yet been updated to reflect the new information referenced by the comment.

In addition, the City of Gilroy's General Plan's transportation analysis was conducted using the City of Gilroy's travel demand model, which is a different tool than VTA's regional model employed as part of the Draft EIR/EIS. Because different models, inputs, and assumptions were utilized in the two assessments, different results would be anticipated.

### 1737-1165

The comment asserts that the Draft EIR/EIS includes LOS results that are different than those reported in the City of Gilroy's 2040 General Plan Transportation Analysis. As the two documents use different counts and forecasting methods, differences in the results would be expected. The forecasts performed for the Draft EIR/EIS were developed using the Santa Clara Valley Transportation Authority's travel demand model and the land use dataset available at the time of NOP publication. Those forecasts assumed buildout of the City of Gilroy's 2020 General Plan, which was the most up-to-date document at that time. As the land uses included in the Gilroy 2040 General Plan are different, differences in the results of the LOS analysis would be expected.

### 1737-1166

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations, SJM-Response-TR-1: Site-Specific Mitigation for Traffic Impacts.

The comment recommended that the Draft EIR/EIS should include grade separations at the Monterey Road/Masten Avenue and Monterey Road (SR 152)/Welburn Avenue-Leavesley Road intersections as mitigation for LOS impacts. Please refer to Mitigation Measure TR-MM#1 in Section 3.2, Transportation, of the Final EIR/EIS for a discussion of the site-specific mitigation identified for the NEPA LOS effects. In response to comments, the Authority conducted further analysis and developed site-specific mitigation measures for consideration that could reduce identified adverse traffic effects identified in the EIR/EIS. The site-specific mitigation measures include improvements at locations within the City of Gilroy.

### 1737-1167

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-3: Gate-Down Time Calculation Details.

## Response to Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

### 1737-1168

As presented in Section 3.11.5.1, Emergency Services, in the Fire Station/First Responder Response subsection (starting on page 3.11-26) of the Draft EIR/EIS, the Authority reviewed available information concerning Gilroy Fire Department response and criteria. Table 3.11-3 identified the response criteria as within 5 minutes of dispatch. Per this comment, Section 3.11.5.1 and Table 3.11-3 have been updated in the Final EIR/EIS to reference the information described by the City in this comment from the 2019 Master Plan Update.

The addition of this information does not change the conclusion in Section 3.11, Safety and Security, as the Draft EIR/EIS used a delay threshold of any increase greater than 30 seconds due to the project as being significant, and those delays are still predicted to occur using the analysis in the Draft EIR/EIS. The Draft EIR/EIS analysis does not take into account the planned Glen Loma Station at this time. Although the City Council has approved plans for this station and initial estimates were that it would be completed by 2022, the construction has reportedly been tied to the housing market according to the development agreement for Glen Loma Ranch. If the Glen Loma Fire Station is built before HSR operations, this could help to reduce the identified impact shown in Figure 3.11-6 of the Draft EIR/EIS in the southwest part of Gilroy west of the railroad (because the impact in southwest Gilroy is due to the delay for emergency vehicle response travel from the 70709 Chestnut Street station westward across the tracks). As noted in Mitigation Measure SS-MM#4, preoperational monitoring of emergency vehicle response will be able to assess the effect of any new planned station when it is operational.

### 1737-1169

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations, SJM-Response-TR-1: Site-Specific Mitigation for Traffic Impacts.

The comment recommended that the Draft EIR/EIS should include grade separations at the Monterey Road/Masten Avenue, Monterey Road (SR 152)/Welburn Avenue-Leavesley Road, Monterey Road/Tenth Street, Monterey Road/Luchessa Avenue, and Sixth Street intersections as mitigation for LOS and emergency vehicle response time impacts. Please refer to Mitigation Measure TR-MM#1 in Section 3.2, Transportation, of the Final EIR/EIS for a discussion of the site-specific mitigation identified for the NEPA LOS effects. In response to comments, the Authority conducted further analysis and developed site-specific mitigation measures for consideration that could reduce identified adverse traffic effects identified in the EIR/EIS. The site-specific mitigation measures include improvements at locations within the City of Gilroy. Mitigation Measure TR-MM#1v describes the proposed mitigation measure at the intersection of Monterey Road/10th Street. Mitigation measures are not proposed at the intersections of Monterey Road/Sixth Street or Monterey Road/Luchessa Avenue. Please refer to Mitigation Measures SS-MM#3 and SS-MM#4 in Section 3.11, Safety and Security, of the Final EIR/EIS for a discussion of the measures identified to mitigate the project's impacts on emergency vehicle response times within the City of Gilroy. These measures identify improvements other than grade separations as mitigation for emergency vehicle response time impacts.

## Response to Submission 1737 (Kyle Jordan, City of Gilroy, June 23, 2020) - Continued

### 1737-1170

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-2: Emergency Vehicle Response Times.

Section 3.11, Safety and Security, of the Draft EIR/EIS describes the evaluation that was completed and described in the Draft EIR/EIS to identify the potential for effects on emergency vehicle response times due to increased gate-down time with Alternative 4 (as well as effects due to HSR station traffic), and mitigation measures are identified to address the identified significant impacts. As explained in Section 3.11, Mitigation Measure SS-MM#4 includes development of an Emergency Vehicle Priority Treatment Plan in coordination with local agencies, which will include the City of Gilroy and the Gilroy Fire Department.



## Submission 1312 (Tiffany Brown, City of Morgan Hill, May 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1312 DETAIL

Status : Action Pending  
Record Date : 5/27/2020  
Submission Date : 5/27/2020  
Interest As : Local Agency  
First Name : Tiffany  
Last Name : Brown

#### Stakeholder Comments/Issues :

Good Morning,

On behalf of the City Manager, the City would like to officially request an extension of time to the comment period for the Draft EIR/EIS on the San Jose to Merced project segment of the California High Speed Rail Alignment. The City, like many other public agencies, organizations and private individuals have endured disrupted work schedules and other complications from the current Shelter In Place order. The additional time will help our team allocate sufficient staff time to provide meaningful comments. Please find our attached letter.

Thank you,

Tiffany Brown  
Associate Planner



17575 Peak Avenue  
Morgan Hill, CA 95037-4128  
TEL: (408) 779-7271  
FAX: (408) 779-3117  
www.morganhill.ca.gov

May 22, 2020

To: Boris Lipkin  
Northern California Regional Director  
California High Speed Rail Authority (CHSRA)  
100 Paseo de San Antonio, #206  
San Jose, CA 95113

#### Subject: Time Extension Request to San Jose to Merced Draft EIR/EIS

Mr. Lipkin,

Thank you for the California High Speed Rail Authority's ongoing efforts to engage, consult, and coordinate with the City of Morgan Hill (City) on the San Jose to Merced Draft EIR/EIS. Given the size and complexity of the project segment and the EIR evaluating it, the City respectfully requests an extension of time for the public comment period of the California High-Speed Rail Project - San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS. As posted, the DEIR/DEIS is available for public review for 45 days, ending on June 8, 2020.

The City, like many other public agencies, organizations and private individuals throughout California, has had to endure disrupted work schedules and other complications from the current Statewide Shelter In Place (SIP) order. The City's primary interest is analysis pertaining to our geographic boundary. But at 2500 pages long and with several supporting technical reports (some of which are not available online and need to be requested separately), we have not been able to allocate sufficient staff time for an exhaustive review to provide meaningful comments.

The City formally requests that the public comment period for the San Jose to Merced Project Section DEIR/DEIS be extended by a minimum of 15 days beyond this initial 45-day comment period. This review period is consistent with CEQA Guidelines Section 15105(a) and would follow the 60-day review period provided in each instance by the HSR Authority for the Draft EIR/EIS prepared for the Merced to Fresno, Fresno to Bakersfield and the recently circulated Bakersfield to Palmdale segment.

Thank you very much for your consideration.

Sincerely,

Christina Turner  
City Manager

1312-120

1312-121



## Response to Submission 1312 (Tiffany Brown, City of Morgan Hill, May 22, 2020)

### 1312-120

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-1: Public Outreach.

### 1312-121

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-1: Public Outreach.

## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1471 DETAIL

Status : Unread  
Record Date : 6/23/2020  
Submission Date : 6/21/2020  
Interest As : Local Agency  
First Name : Christina  
Last Name : Turner

#### Stakeholder Comments/Issues :

See attached comment letter from City of Morgan Hill



CITY OF MORGAN HILL

DEVELOPMENT SERVICES CENTER

17575 Peak Avenue Morgan Hill CA 95037 (408) 778-6480 Fax (408) 779-7236

Website Address: [www.morgan-hill.ca.gov](http://www.morgan-hill.ca.gov)

June 22, 2020

Boris Lipkin, Northern California Regional Director  
Dave Shpak, Deputy Project Manager of San Jose to Merced  
California High Speed Rail Authority  
100 Paseo De San Antonio, #206  
San Jose, CA 95113

#### RE: SAN JOSE TO MERCED PROJECT SECTION DRAFT EIR/EIS

Dear Mr. Lipkin,

The City appreciates the opportunity to comment on the EIR/EIS and participate in the planning process for the San Jose to Merced Section. On behalf of our residents and businesses, we appreciate the time extension to 60-days, given the volume and complexity of the project and EIR/EIS, and the challenges posed while the City and public are operating under the COVID-19 shelter in place order.

Please consider and address the following comments and issues:

1471-1936

#### I. City is a Responsible Agency

The City understands that it will be a responsible agency, with varying levels of involvement depending on which Alternative is selected. Responsible agencies are listed in Chapter 9, Section 9.4.7, Pages 9-9, 9-10, but the City of Morgan Hill is not identified as a responsible agency. Please revise to include the City as a responsible agency. Upon the HSR Authority's selection of an Alternative for implementation, the City expects to be required to undertake certain actions and decisions that will be required to rely upon the EIR/EIS. These actions include but are not limited to cooperative agreements, rights of entry, land transactions, and maintenance agreements.

1471-1937

#### II. City's Preferred Alternative

The City continues to prefer an alignment that remains entirely within the U.S. Highway 101 right of way. Each of the four proposed alignments would have significant environmental, economic, and social impacts on the City of Morgan Hill, and mitigations measures proposed by the HSR Authority are inadequate to resolve those issues.

## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

1471-1938

**III. HSR Selected Alternative**

All proposed alternatives for the HSR project have major implications for Morgan Hill residents and businesses, and the City bears the brunt of significant and widespread construction and operational impacts, and economic losses. But, unlike San Jose or Gilroy, Morgan Hill does not benefit from the opportunities that come from a station. With that in mind, the City requests that the HSR Authority select the Alternative with the least impacts on the City.

1471-1939

As is demonstrated by the Draft EIR/EIS and proposed project plans, Alternative 2 would have the most impacts, and would be devastating to Morgan Hill. On that basis, Alternative 2 should be rejected.

1471-1940

If Alternative 4 (Preferred Alternative) is ultimately selected for implementation, then the City requests inclusion of grade separations at Tilton Avenue, East Dunne Avenue, and Tennant Avenue, which have been conceptually evaluated for feasibility by consultants hired by the City (see attachment A). In particular, the grade crossings at E. Dunne Avenue and Tennant Avenue have the highest average daily trips in the entire segment (and are behind only Peninsula Avenue in Burlingame for the entire Caltrain corridor). The City requests an opportunity to engage with HSR staff to further develop and refine these grade separations so they can be included in Alternative 4. As discussed further below in more detail, grade separations at these crossings are the appropriate and necessary solutions to several environmental impacts specifically, but not limited to safety response times, circulation, and noise as disclosed in the EIR/EIS for which vague and unconvincing mitigation measures have been offered.

1471-1941

**IV. Downtown Morgan Hill Caltrain Station Refinements**

The UPRR/Downtown Alternatives (Alts. 2, 4) require modifications to the Downtown Caltrain Station. The station improvements as currently proposed are inadequate, and do not appear to meet the requirements of the Americans With Disabilities Act. The City has developed conceptual refinements to improve the experience of pedestrians and bicyclists while preserving parking to the extent possible (Attachment B). The following should be taken into consideration with the redesign of the station:

- Maximizes natural light –Consider open (uncovered) underpass when possible.
- Add stair access in addition to ramps at each access point.
- Width of walkways need to accommodate both pedestrians and cyclists (at a minimum of 16-feet wide for ramps and 20 for covered underpass).
- Add elevator for central ramp per Caltrain Design Criteria adopted in 2007 for grade changes that exceed 10-feet or more.
- Consider design that utilizes one centrally located platform for the Caltrain station.
- Create design features that provide a sense of place, with landscaping, night time lighting for ambience in addition to safety.
- Incorporate infrastructure for telecommunications, seating, charging stations, and other features needed for a station.
- Replace impacted parking spaces at a 1:1 ratio.

2

1471-1941

- Develop a MOU for the on-going maintenance of the station by Caltrain or HSR.

1471-1942

**V. Economic Concerns**

The project will result in significant economic losses to the City due to acquisition of property, and loss of business from construction impacts. Under Alternatives 2 and 4, the City's Community and Cultural Center will be affected during construction. Alternative 2 would result in the permanent loss of 182 residential and 41 commercial properties. Alternative 3 would require the acquisition of residential properties, and will severely affect our local Honda Dealership, which is a major source of revenue for the City. These lost revenues directly impact the City's ability to provide services. The loss of revenue at the Community and Cultural Center would impact our ability to maintain this important community park and gathering space. A significant loss of general fund revenue will impact our ability to provide adequate police, fire and other City services.

Of the four proposed alternatives, only Alternative 4 provides some benefit to Morgan Hill by facilitating the electrification of Caltrain through Morgan Hill.

**VI. Specific Environmental Issues**

The following comments pertain to specific environmental sections of the EIR/EIS.

**Sections 3.2 Transportation and 3.11 Safety**

- Roadway Crossings –The City requests a table showing the complete list of all roadways within Morgan Hill crossed by HSR and whether they are at-grade or grade-separated under each of the four alternatives.

1471-1943

1471-1944

- Table 3.2-14 lists the many roadways that will be closed or modified by the project. The Draft EIR/EIS provides no analysis of the impacts of traffic being redistributed to other roadways. The only "analysis" is the following statement on page 3.2-50: "Permanent roadway closures and roadway modifications associated with project construction would cause shifts in travel patterns. Decreased capacity at key intersections and roadways, particularly on Monterey Road, would cause trips to shift from surface streets to freeways or other parallel roadway facilities."

The anticipated redistribution of traffic onto other roadways must be disclosed, and the related environmental effects clearly disclosed, and mitigated where necessary.

1471-1945

- Tables 1 and 7-10 in Appendix 3.2-A present existing levels of service. No information is provided as to what year these data represent. The use of data more than a year old must be justified.

3



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

1471-1946

- Pages 3.2-62 – 3.2-64 state that the project would result in adverse impacts at numerous intersections in the Diridon Approach, Monterey Corridor, and Morgan Hill-Gilroy Subsections, summarized as follows:

	2029				2040			
	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4
Diridon	14	14	14	9	26	26	26	11
Monterey	23	23	23	5	25	26	25	5
Morgan Hill-Gilroy	9	12	4	13	8	13	2	15

However, MM-TR-MM#1 on pages 3.2-94 – 3.2-95 provides no details on how these impacts will be mitigated. The City requests a detailed explanation of all proposed improvements to reduce identified impacts in Morgan Hill.

1471-1947

- The EIR/EIS does not explain the basis for using a 30-second increase in emergency vehicle response time as the threshold for significance. Please provide a rationale for that threshold of increase in delay. Has that threshold been used elsewhere in the HSR system?

1471-1948

The preferred alternative (Alternative 4) states that Morgan Hill would experience significant delays in safety response times. A 30-second delay in response time would be extremely detrimental to the already constrained Effective Response Force (ERF) expectations. Citygate Associates, LLC, a public sector consultant agency, conducted a Fire Services Hazard – Risk Assessment and Standard of Coverage Assessment for Morgan Hill in 2019 (see attachment C). The report identifies emergency response times to be achieved for Morgan Hill and emphasizes strategies to maximize staffing and coverage to achieve those response times. A 30-second delay would adversely impact emergency response time. Construction of a new fire station would have to include the cost associated with station operations, including staffing and equipment. The City of Morgan Hill Police Department Public Safety Master Plan identifies *5 minute response time for a Priority 1 call* (present imminent danger to life/in-progress crime/major loss of property) and *8 minutes for a Priority 2 call* (injury/property damage/suspect still in area). Police Department response time goals are set by individual agencies and do not adhere to county or state standards.

During 2019 our average response for *Priority 1 calls* was *3 minutes 25 seconds* and *Priority 2* was *4 minutes 31 seconds*. Therefore, a potential 30-second increase would significantly impede the City of Morgan Hill's ability to adequately respond to emergencies.

1471-1949

- SS-MM-#4 (begins on page 3.11-81): MM provides no concrete mitigation. The EIR/EIS states *"Prior to operations, to mitigate fire station/first responder emergency access*

1471-1949

*impacts related to added travel time from increased gate down time at at-grade crossings, the Authority would conduct monitoring and make a fair-share contribution to implement phased emergency vehicle priority treatment strategies."* Conducting future monitoring is an inadequate mitigation strategy under CEQA for emergency response times, as it concedes excessive delay could occur. Further, in this context it will come at the expense of life and property if emergency response is delayed. The effectiveness of this mitigation measure is in doubt, and the project would be improved with the addition of grade separations at several key intersections (Tilton, E. Dunne, and Tennant) that would allow emergency vehicles to cross the HSR tracks under Alternative 4 without delay.

1471-1950

- The EIR/EIS needs to clearly identify the total trains (both directions) in the year 2040 peak hour between San Jose and Gilroy. Include HSR, Caltrain, Amtrak, and freight as well as account for gate-down time caused by maintenance of the tracks. Without this information, the CHSRA cannot appropriately account for the cumulative impacts to intersections and safety response times.

The City of Morgan Hill further requests the following:

1471-1951

- The EIR should explain all project impacts to study intersections in detail and describe what the proposed mitigations would be.

1471-1952

- The analysis should note the new planned intersection at Dunne Avenue and Depot Street/Church Avenue per the 2030 General Plan and approved project.

1471-1953

- At future grade separations, the analysis should consider a road design speed lower than 45 mph to enable the underpasses to be shorter and not affect as many properties.

1471-1954

- The closure of Depot Street at Main Avenue under Alternative 2 would not align with Morgan Hill circulation goals, and would create additional unmitigated impacts.

1471-1955

- The closure of Saint Agatha Lane under Alternative 2 should be noted in the EIR.

1471-1956

- The HSR bridge over Monterey Road should be built to accommodate future widening of Monterey Road under Alternative 2 as per the *Morgan Hill 2035 General Plan* and incorporate a complete street design with sidewalks and bicycle paths.

1471-1957

- The City requests a grade separation at Dunne Avenue to address potential queuing issues, project impacts along Main Avenue, and emergency response time delays due to increased gate-down time under Alternative 4. Dunne Avenue is in close proximity to the Caltrain station, and has the highest traffic volume of any grade crossing in the



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

1471-1957		1471-1962	order to determine this, the City requests the results of existing noise level modeling done within Morgan Hill.
1471-1958	<ul style="list-style-type: none"> <li>The City requests a grade separation at Tennant Avenue to address potential queuing issues and emergency response time delays due to increased gate-down time under Alternative 4. Tennant Avenue is the primary east-west route used by our Police Department, so increased gate-down time will significantly impact public safety response times.</li> </ul>	1471-1963	<ul style="list-style-type: none"> <li>Please state whether “moderate” impacts listed in Section 3.4 are considered less-than-significant impacts under CEQA and, therefore, mitigation is not required.</li> </ul>
1471-1959	<ul style="list-style-type: none"> <li>The City requests a grade separation at Tilton Avenue to mitigate the project impact at Monterey Road and Tilton Avenue under Alternative 4. Included in this separation should be the realignment of Burnett Avenue with Tilton to ensure the functioning of that arterial roadway with the grade separation. This mitigation should be prioritized over the Madrone Avenue grade separation identified, because the Tilton and Burnett roadway segments are existing arterial roadways within the City.</li> </ul>	1471-1964	<ul style="list-style-type: none"> <li>Please provide a table similar to Table 3.4-17 that shows impacts assuming Quiet Zones are in place.</li> </ul>
1471-1960	<ul style="list-style-type: none"> <li>Under Alternative 2, grade separation should be considered and evaluated at Tilton not Madrone. Tilton is an existing arterial roadway within the City, while the Madrone Grade Separation is only a component of future planning.</li> </ul>	1471-1965	<ul style="list-style-type: none"> <li>The EIR should provide a discussion specific to the issues with train horn blasts sounding as each of the 176 HSR trains per day pass through intersections at-grade in Downtown Morgan Hill with Alternative 4. Given the need to sound the horn prior to crossing each at-grade intersection, and the speeds at which the trains are moving, the horns will be sounded nearly continuously as they pass through intersections a matter of seconds apart. This will apparently be unprecedented for any segment HSR has studied so far — to have so many at-grade crossings in a densely populated Downtown area and the need to sound horns at each crossing. The cumulative effect of this increased noise should be described over the course of a day on affected residences and businesses. Given the noise barriers are not present at intersections, this noise will escape into the adjacent neighborhood and business district. The EIR/EIS does not adequately disclose conditions under Alternative 4, assuming no Quiet Zone is in place and train horns will sound at each at-grade crossing. The cumulative impact of all trains blasting their horn, including Amtrak, UPRR and Caltrain should be incorporated into the analysis.</li> </ul>
1471-1961	<ul style="list-style-type: none"> <li>Under Alternatives 2 and 4, the City requests mitigation through the expansion of the adjacent freeway in alignment with the State of California’s US 101 South Comprehensive Corridor Plan for Caltrans District 4, specifically the construction of the improvements identified in the plan as “US 101 Express Lanes: Cochrane Rd. to Masten Ave.”.</li> </ul>	1471-1966	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alt. 4 Noise operational impacts will be intolerable with train horn blasts at all at-grade crossings unless designated a Quiet Zone. The City requests a commitment from HSR for whatever technical support and financial support is needed for the City to submit an application for Quiet Zone with CPUC.</li> </ul>
	Please find the attached memorandum from Hexagon (Attachment D) for more comments related to Traffic/Circulation issues.	1471-1967	<ul style="list-style-type: none"> <li>The incorporation of several grade separations (Tilton, E. Dunne, Tennant) will also substantially reduce the need to sound train horns through the City.</li> </ul>
	<b>Chapter 3.4 Noise &amp; Vibration</b>	1471-1968	<ul style="list-style-type: none"> <li>For operational noise, the primary mitigation strategy is the use of sound walls at various locations for Alternative 2 and 4. These reduce the number of moderate impacts of Alternative 2 to zero and the number of severe impacts to 26 in Morgan Hill. For Alternative 4, the moderate impacts are also zero and with only two severe impacts. There is insufficient detail to determine if the impacts in Alternatives 2 and 4 could be lowered by increasing wall height, using absorptive facings, or more novel barrier designs. The City requests this additional detail be provided in the Final EIR. For Alternative 4, the two severe impacts are eliminated with the use of a quiet zone. It</li> </ul>
1471-1962	<p>The ongoing operational noise impacts of the project under all alternative alignments is a primary concern of the City. Specific issues the City requests to be addressed include:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Eleven noise monitoring locations were identified as being applicable to the City of Morgan Hill. Of these, only eight are actually in the City: N101 through N108. Two are problematic for assessing the existing levels: N100 and N109. Location N100 indicated considerably higher levels than the others, 81 dBA Ldn, compared to the range of 68 to 73 Ldn for the other measurement locations. N100 is approximately 3.7 miles from the City of Morgan Hill northwest boundary. Location N109, which was southeast of the city boundary and east of US 101, indicated considerably lower levels, 57 dBA, compared to the range. From the Noise and Vibration Technical Report, it cannot be determined if these data effected the estimation of the existing levels within the City of Morgan Hill. In</li> </ul>		

## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

1471-1968

should be noted that the feasibility and reasonableness of these barriers have only been initially evaluated and that these need to be re-evaluated in more detail before they are actually included in the project. The City requests a commitment from HSR to demonstrate the feasibility of these barriers prior to approving Alternative 4.

1471-1969

- Figure 3.4-41 shows ten noise barriers (heights of 10-14 feet) in the Morgan Hill area under Alternative 4. However, Figure 3.4-44 shows only four noise barriers (10-foot heights) in the Morgan Hill area under Alternative 4 with Quiet Zones in place. The City's understanding is that these "potential barriers" are not the same as the "proposed barriers" of Figure 3.4-41 and the City is responsible for initiating the quiet zones. Are the quiet zones in addition to the NV-MM#3 measure? The City requests HSR provide more information for the City to understand what actual mitigations are being proposed.

1471-1970

- Will HSR use track ballast containing shredded rubber tires (as does VTA light rail) to reduce vibration impacts? Explain what ballast assumptions were factored into the vibration analysis.

1471-1971

- In Table 1 of Attachment E of this letter, operational vibration impacts are noted in Alternatives 2 and 4. Mitigations are to be designed and implemented during the final design. The City of Morgan Hill requests the location of these impacts and specific mitigation would be applied. In several places in the documents, the EIR/EIS implies further analysis will be done for vibration as well as noise. The timing and extent of these evaluations must be clarified to the City.

Please find the attached memorandum from I&R (Attachment E) for more comments related to Noise issues.

### Chapter 3.16 Aesthetics and Visual Quality

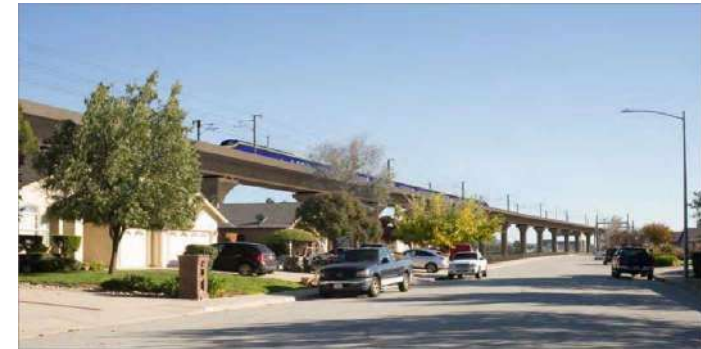
Given the EIR/EIS evaluates nearly 90 miles of HSR alignments, the analysis of aesthetics is at a very high level, and in Morgan Hill only two 'landscape units' and four 'Key View Points' (KVPs) are identified. The long-term visual impacts of the project under all alternative alignments is a primary concern of the City. Specific issues the City requests to be addressed include:

1471-1972

- Walnut Grove Neighborhood Impacts.** Under Alternatives 1 and 3, the aerial structure would rise to heights of more than 60 feet above grade to pass over roads and interchanges and would be taller than surrounding homes, offices, and other buildings in the area. Alternatives 1 and 3 would traverse a residential neighborhood west of US 101 between the East Main Street overcrossing and East Dunne Avenue interchange, passing immediately adjacent to homes for about 0.5 mile. The height, length, and concrete construction of the aerial structure would contrast with the scale and materials

1471-1972

of the existing residential structures as illustrated on Figure 3.16-33, KVP 17, at Walnut Grove Drive in Morgan Hill.



KVP 17—Alternatives 1 and 3 Simulation

The aerial structure would remove half a block of homes and landscaping from the streetscape, affecting highly sensitive residential viewers and diminishing the residential character of the view, reducing the visual quality at KVP 17 from moderate to low. The EIR claims, however, the change in visual quality at this KVP is not typical of the changes to the visual quality for the US 101 Landscape Unit because residential views are present in less than 5 percent of the landscape unit, and therefore the impact is not significant. The City disagrees with this assessment, the limited extent of this impact when viewed over the 90-mile project area does not reduce the project's impact within that specific viewshed. For the localized area of the Walnut Grove neighborhood, the impact is clearly significant as demonstrated in the simulation showing the viaduct's hulking presence.

1471-1973

For Alternatives 1 and 3, the EIR claims the impact under CEQA would be less than significant because the introduction of aerial infrastructure would not substantially degrade the existing visual quality in the US 101 Landscape Unit. Although visual quality would decrease, the majority of viewers would be travelers with moderate viewer sensitivity who would not respond to the change in existing visual character or quality of the site and its surroundings. Therefore, the EIR claims the project does not require mitigation. Yet, the EIR, Pg. 3.16-159, acknowledges impacts would be greater where the HSR is on viaduct and the scale of the infrastructure dominates the existing landscape, which would certainly be true for the Walnut Grove neighborhood west of US 101. Therefore, mitigation appears warranted.



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

1471-1974

The City disputes the EIR's conclusion as it pertains to the neighborhood along US 101 and requests design enhancements and additional landscaping that would be helpful in reducing the visual effects of the aerial viaduct on this neighborhood, which will be substantial, as the EIR concedes the visual impact by acknowledging the residential character will be 'low' as a result of the viaduct. The neighborhood west of 101 would be substantially affected visually, losing views of the Diablo range. The City disagrees with this conclusion as it pertains to Morgan Hill. To help mitigate the impacts to that neighborhood, the EIR should consider a landscaped neighborhood park that connects to City trails and construct the pedestrian overpass at Diana Avenue consistent with the Bikeways, Trails, Parks and Recreation Master Plan for the City of Morgan Hill. See attachment B developed by the City to show the conceptual of what that could look like. Additionally, for travelers passing through the City on US101, this structure will be a substantial part of their visual experience and feeling about the City, so it should be as attractive as possible if built. It should also be noted that the viaduct blocks potential consumers views from 101 to commercial businesses and should be addressed in the EIR as a loss to that property and prepare the proper mitigation.

1471-1975

- **Monterey Road Alternative 2 Embankment Impacts.** Under Alternative 2, the fill for the approaches where grade separations would pass over the HSR and UPRR would block views from adjacent property. The scale and size of roadway overcrossings would dominate and block some views. The addition of HSR to the east of the UPRR right-of-way would expand the rail corridor into some natural areas, requiring the removal of significant trees.

EIR Figure 3.16-35, illustrates a view of Alternative 2 along Monterey Road in northern Morgan Hill at the KVP identified as 'Peebles Avenue'. All of the Keesling's Shade Trees have been removed for the HSR. The embankment for the HSR blocks views to the west, including views towards El Toro Peak. Inexplicably, the EIR claims the removal of buildings and trees and the introduction of the embankment for HSR would somehow *improve* the visual character of this area, claiming the visual quality increases to 'moderate'. The City disagrees with this conclusion given views west will be blocked by the solid embankment, and significant heritage trees are removed. Those are changes that degrade the local visual environment.

10



KVP 19—Alternative 2 Simulation

1471-1976

- The City requests additional measures to improve the visual quality of the embankment. The Keesling Trees, in particular, are a recognized visual resource along Monterey Road that links the City with Coyote Valley. The EIR should recognize this and their loss needs to be mitigated by relocation or replacement of trees in same size and species. Berm design should include landscaping and design embellishments to improve the aesthetic appeal of the HSR infrastructure, **Caltrain Station Embankment 2 Impacts.** At the Morgan Hill Caltrain Station KVP, Figure 3.16-36, KVP 20, illustrates a simulation of Alternative 2 through Morgan Hill. In the image, both the UPRR/Caltrain and high-speed railways would be elevated on a low retained berm. In some cases, the berm is up to 8 feet tall. The HSR would incorporate local design elements in landscaping and design embellishments to improve the aesthetic appeal of the HSR infrastructure (AVQ-IAMF#1). The view across the tracks would be blocked by the retaining wall, limiting views of the trees on the far side of the railway corridor, but still allowing distant views to the Diablo Range. Vines would climb the retaining wall, slightly softening its appearance. The EIR claims the retail viewers walking around the Downtown would experience a decline in visual quality from 'moderately high' to 'moderate' under Alternative 2 at the Morgan Hill Caltrain Station KVP 20.

11

## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued



KVP 20—Alternative 2 Simulation

1471-1976

The retaining wall/embankment on which the HSR Alternative 2 would operate would be a significant visual change through the City. The City disagrees with the EIR/EIR's conclusion as it pertains to the Alternative 2 raised tracks through Morgan Hill, which create a significant visual barrier visible from Downtown streets, running through the City for several miles. The City requests design enhancements and landscaping that would be helpful in reducing the visual effects of the embankment beyond the planting of vines.

1471-1977

- **Alternative 4 Impacts.** The City concurs Alternative 4 has less impact on the visual character of the City than Alternative 2 given the tracks are at-grade, and the Keesling's Shade Trees would remain, separating the roadway from the rails, and there would be no changes to Monterey Road.

Within the Caltrain Corridor portions of Alternative 4, noise barriers would be installed within the fenced areas of the existing Caltrain right-of-way, which is often shielded from view by fencing or landscaping. Per Mitigation Measure AVQ-MM#7, as part of the final design and construction management plan, the Authority would work with local jurisdictions to develop the appropriate noise barrier style and treatments for visually sensitive areas, to reduce the visual effect of barriers on adjacent land uses.

12



KVP 20—Alternative 4 Simulation

1471-1977

The City expects to work with the HSR Authority to develop appropriate noise barrier style and treatments. The CHSRA should work with the City on the design prior to preparation of construction documents. The EIR should address when this mitigation is to be completed.

1471-1978

- **Permanent Direct Impacts on Nighttime Light Levels from Trains.** Where HSR trains run elevated on viaducts adjacent to residential areas, the spillover of light from passing trains and maintenance equipment would increase nighttime light levels. Trains operating at night would contribute a regular and repeated source of light. Train lights would be directed toward the guideway. Nighttime maintenance activities along the alignment would introduce lighting from slow-moving maintenance vehicles. In residential areas, the HSR light sources would increase nighttime light levels.

While contributing little to overall light levels, the moving lights would be evident where existing light levels are moderate to low and highly sensitive residential viewers are present. Alternatives 1 and 3, running on viaduct from west of US 101 in Morgan Hill, would have more light spillover into residential areas, resulting in more impacts from increased light levels than Alternatives 2 and 4, which would run at grade along the UPRR tracks where trains already are operating, and have train light spillover contained by existing vegetation and noise barriers. Alternative 4 would operate in blended service with Caltrain in urbanized areas, with lights from HSR similar to lights from existing passenger and freight service, resulting in the least impact of the four alternatives. The EIR concludes Alternatives 1, 2 and 3 would have a significant and unavoidable impact under CEQA because the spillover from HSR trains operating on elevated viaducts and embankments would create a new source of substantial light, increasing nighttime light levels in residential areas, and could be an annoyance to viewers. Mitigation measures to address this impact are identified in Section 3.16.9, CEQA Significance Conclusions. Section 3.16.7, Mitigation Measures, describes these measures in detail.

13



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

1471-1978

Alternative 4 would have a less-than-significant impact for lighting because HSR would operate in blended service with Caltrain through residential areas. The lights from HSR trains would be similar to the existing light from UPRR and Caltrain operations. Existing landscaping and noise barriers would contain light, resulting in no change to nighttime light levels and no effect on residential viewers.

### Chapter 3.17 Cultural Resources

Specific issues the City requests to be addressed include:

1471-1979

- **Villa Mira Monte**, 17860 Monterey Rd. Alternative 2 would include the following project components within and east of the existing rail right-of-way that forms the northeastern boundary of the legal parcel containing Villa Mira Monte: temporary construction easement (TCE) adjacent to the rear (east) of the legal parcel, which is the resource boundary; underground sewer utility relocation 40 feet from the resource; HSR right-of-way (ballasted track on retained fill, approximately 20 feet above grade, with additional 27-foot-tall OCS poles) 65 feet east of the resource boundary; and staging area 215 feet east of the resource. Under Alternative 2, no project components would occur within the historical resource boundary. While the HSR embankment would be visible from Villa Mira Monte, it would not hinder the resource's ability to convey its era of construction, associations with Diana and Hiram Morgan Hill, and distinctive and refined architectural style. The impact would be less than significant under CEQA for Alternative 2. The City disagrees with this statement. The size and nature of the HSR improvements are not appropriately considered in comparison to this resource and its current uses. Appropriate mitigation measures should be identified and agreed upon with the City of Morgan Hill and the Morgan Hill Historical Society, including the addition of walls, landscaping and/or other features consistent with maintaining the site's historical significance.

1471-1980

Under Alternative 4, the HSR right-of-way would be blended with the Caltrain tracks in the existing Caltrain right-of-way, which passes along the northeastern boundary of the legal parcel containing Villa Mira Monte. OCS poles 27 feet tall would be installed within the Caltrain and HSR right-of-way. The Caltrain right-of-way runs adjacent to the resource's eastern boundary. An area designated for temporary HSR access adjacent to the HSR right-of-way would extend approximately 20 feet into the resource boundary. However, the HSR access area would be in an area of the site that is currently undeveloped and is separated from the primary building by a distance of approximately 245 feet, such that it would not alter any of the resource's character-defining features. Sanitary sewer infrastructure would be relocated on the far side of the HSR right-of-way from the resource, approximately 60 feet northeast of the parcel containing Villa Mira Monte.

1471-1980

Under Alternative 4, the introduction of the HSR right-of-way and OCS poles within the existing Caltrain right-of-way, as well as the use of a limited and currently vacant portion of the resource for temporary HSR access, would represent a minor change in the characteristics and setting of Villa Mira Monte. The EIR/EIS concludes that the impact would be less than significant for Alternative 4. The City disagrees with this statement. The size and nature of the HSR improvements are not appropriately considered in comparison to this resource and its current uses. Appropriate mitigation measures should be identified and agreed upon with the City of Morgan Hill and the Morgan Hill Historical Society, including the addition of walls, landscaping and/or other features consistent with maintaining the site's historical significance.

1471-1981

Under all four alternatives, project construction activities would occur a minimum of 245 feet from the northeastern boundary of the legal parcel that contains Villa Mira Monte. Under all four alternatives, there would be no construction activities within 50 feet of the Villa Mira Monte; thus, the Draft EIR/EIS states that there would be no increased vibration that could cause substantial adverse change to this resource such that it would no longer qualify for the NRHP/CRHR. More information is needed to support this conclusion.

1471-1982

Villa Mira Monte is a historic asset within the City of Morgan Hill and serves as a museum and an event center. The house is a wooden structure that will be severely impacted by noise and vibration from the project. A structural analysis should be prepared to identify necessary mitigations to noise and vibration impacts.

1471-1983

Further, event center operations fund the maintenance of the site. Even if the Project does not directly impact the historic character of the property, impacts that reduce or eliminate the revenues needed to maintain the historic character of the site could result in the loss of this historic resource.

1471-1984

- **Cribari Winery**, 18980 Monterey Rd. Under Alternative 2, Monterey Road would be moved east in order to accommodate the HSR right-of-way (ballasted track on retained fill) within the current footprint of Monterey Road; a portion of the circa 1920 building on the parcel and the associated water tower would be within the path of the shifted Monterey Road right-of-way. As a result of the project under Alternative 2, the resource would be demolished, therefore, the impact under CEQA would be significant and unavoidable. With regard to construction vibration, under Alternative 2, the winery and water tower would be demolished, eliminating the possibility of having vibration impacts. The City requests that the feasibility of relocation of significant structures including the water tower be fully investigated prior to any decision to demolish this

## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

1471-1984	resource in connection with Alternative 2, consistent with "CUL-IAMF#4: Relocation of Project Features when Possible"	1471-1988	qualify the center for protection under Section 4(f) would be substantially impaired. Therefore, a Section 4(f) use would not result at Villa Mira Monte. The EIR should also disclose the impacts on the use of this resource with the sounding of train horn blasts under Alternative 4, taking into account the number of trains throughout the day and frequency, as the horns would be sounded near the property as trains approach the Main Avenue at-grade crossing. The house is a historic wooden structure that will be severely impacted by noise and vibration from the project. A structural analysis should be prepared to identify necessary mitigations to noise and vibration impacts.
1471-1985	<b>Chapter 3.19 Cumulative Impacts</b> Please provide a table showing the total number of daily trains between San Jose and Gilroy in 2040. Please include HSR, Caltrain, freight, and Amtrak as well as impacts from gate down time by required maintenance of tracks. Page 3.19-15 notes the proposed reintroduction of Coast Daylight Amtrak service of up to four trains daily and a growth in freight of 4% annually. This affects noise, daily circulation, and safety response times.	1471-1989	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Madrone Underpass.</b> Alternative 4 would require demolition of the structure, resulting in a <b>significant</b> impact to a 4(f) facility. The HSR right-of-way would be placed on approximately 15-foot-high ballasted fill within the existing Caltrain right-of-way, which passes over the Madrone Underpass. To accommodate the new HSR right-of-way in this location, the Madrone Underpass would be demolished and replaced by a new box girder overpass structure. The City requests markers and signage be included with the new overpass structure to commemorate the lost historic structure.</li> </ul>
1471-1986	<b>Chapter 4 Section 4(f) Public Facilities</b> <b>Potentially Affected 4(f) properties in Morgan Hill</b> There are five properties identified as 4(f) facilities in Morgan Hill potentially affected by the HSR alignments. The EIR/EIS makes no apparent mention of the new Railroad Park located adjacent (west side) to the UPRR tracks with access off of Depot Street in Downtown Morgan Hill. This park resource would be significantly impacted under Alternatives 2 and 4. Please update the EIR/EIS's discussion of impacts to 4(f) facilities by including analysis of Railroad Park.	1471-1990	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Sanchez Park.</b> Changes to the noise environment related to train operations would occur, including increased noise from horn sounding with Alternative 4. However, the EIR claims operation of Alternative 4 on embankment in these existing transportation corridors would not introduce substantial additional sources of train noise because train sounds already occur in this area. Since the park is currently near the railroad right-of-way, it is anticipated that increased noise resulting from HSR operations would have limited effect on the protected activities of Sanchez Park. Accordingly, the EIR concludes operational visual and noise impacts would not be of a severity that the protected activities, features, or attributes that qualify Sanchez Park for protection under Section 4(f) would be substantially impaired, and no constructive use would occur under Alternative 4. However, the City believes the substantial increase in train activity with up to 176 daily HSR trains would be disruptive to park users when trains are required to sound their horns at at-grade crossings. The EIR should disclose the impacts on the use of this 4(f) resource with the sounding of train horn blasts under Alternative 4, taking into account the number of trains throughout the day and frequency.</li> </ul>
1471-1987	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Morgan Hill Community and Cultural Center.</b> The 8.67-acre Morgan Hill Community and Cultural Center is located at 17000 Monterey Road in Morgan Hill. It is a multiuse community center featuring a community playhouse, multiuse rooms, and an outdoor amphitheater. The community playhouse, located on the western corner of the legal parcel, is housed within the Church of Christ, which has been determined eligible for listing in the NRHP.</li> </ul> <p>The impact under CEQA would be significant for Alternatives 2 and 4 at the Morgan Hill Community and Cultural Center. Construction noise would impair use of this resource for daycare and school operations, social gatherings, meetings, concerts, and other community center uses. Operational activities would also result in permanent effects from noise on Morgan Hill Community and Cultural Center under Alternative 2 and 4.</p> <p>At the Morgan Hill Community and Cultural Center, a small portion of the parking lot adjacent to Depot Street and along West Dunne Avenue as well as some landscaped areas along West Dunne Avenue would be permanently acquired under Alternative 2 for roadway right-of-way. The loss of this parking is a significant issue for the cultural center and must be offset by the HSR.</p>	1471-1991	<b>Chapter 3.6 Public Utilities and Energy</b> The City prepared comments to the Authority outlining water, sewer, and other utilities of significance that run along the Alternatives through Morgan Hill during the review of the PEPP drawings. The EIR should address the overall impact on the City's utility systems of such relocation and removal of utilities. The City believes the Hydrology and Water Resources section does not address the impacts on the City water supply and the potential removal and/or relocation of one of the City's groundwater wells. See attachment F for mapping of City facilities. The EIR should disclose these impacts to allow for review of appropriate mitigation.
1471-1988	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Villa Mira Monte.</b> The impact under CEQA would be significant for Alternatives 2 and 4 at the gardens at Villa Mira Monte. Construction noise would impair use of this resource. The Authority would implement NV-MM#1 to minimize the impact of construction noise and PR-MM#6 to minimize construction noise during special events at Villa Mira Monte. Accordingly, the EIR/EIS concludes this construction noise impact would not be of a severity that the protected activities, features, or attributes that</li> </ul>		



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

1471-1992

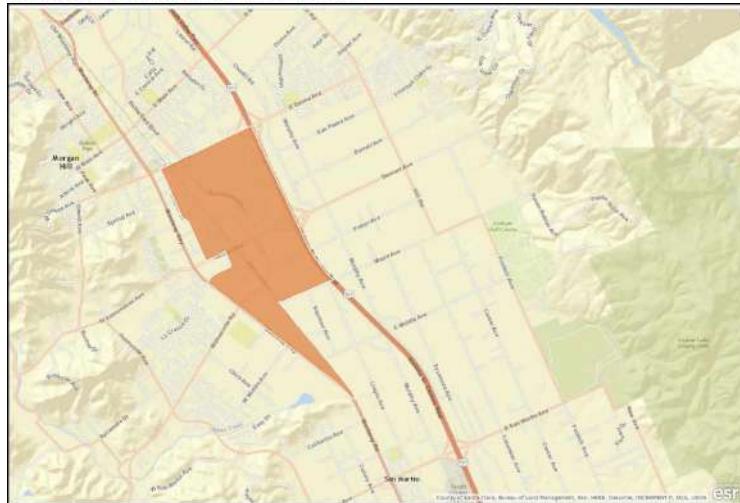
## Chapter 5 Environmental Justice

The City requests the HSR provide a list of those locations in Morgan Hill where businesses and residences will be acquired, as that information was not readily apparent among the various documents posted at the HSR website.

The City met with the Authority to understand what projects qualify for mitigation of disproportionate effects to minority and/or low-income communities along the four alignments in Morgan Hill. The Draft EIR/EIS concurs with MTC and the County of Santa Clara Bureau of Land Management that the majority of the properties adjacent to the Alternatives are identified as part of the Community of Concern.

## Communities of Concern 2017

This dataset represents the tracts selected as Communities of Concern for the 2017 Regional Transportation Plan. The dataset was developed using ACS 2010-2014 Data for Eight Variables Considered for MTC Communities of Concern.



County of Santa Clara, Bureau of Land Management, Esri, HERE, DeLorme, INCREMENT P, NGA, USGS

The City finds the following requests qualify and should be incorporated within the EIR as mitigation. If the Authority finds that one of the following does not apply, we would like a response as to why it does not qualify.

18

1471-1992

Potential enhancements to mitigate impacts	CHSRA Role	Benefits
1. Multimodal intersection improvements (bicycle /pedestrian improvements, Monterey Road – East Main to East Dunne, Cochrane/Monterey, East Main/Butterfield)	Fund Planning Studies; Funding	Circulation, traffic, connectivity
2. Pedestrian Overcrossings along new bridge at Monterey Road overpass	Funding	Circulation, traffic, connectivity
3. Multimodal intersection improvements (bicycle / pedestrian improvements, San Pedro Ave/ Butterfield Road, Dunne Ave.	Funding	Circulation, traffic, connectivity
4. Safe routes to schools (especially across Monterey)	Funding	Connectivity, safety
5. Funding for pedestrian underpass and station access planning for Caltrain station.	Funding	Connectivity
6. Bike lanes and trails (Burnett Ave., Tilton Ave., E. Main Ave., Butterfield Blvd., Monterey Road, Dunne Ave, under alignment (Alts. 1 and 3 only), Tennant Ave.)	Funding	Connectivity, recreation
7. Complete Streets, landscaping improvements along railway corridor and adjacent	Funding	Aesthetics, safety
8. Aesthetic treatments for viaduct (Alts. 1 & 3)	Funding	Aesthetics
9. In-language and ADA-compliant signage	Funding	Aesthetics, safety
10. Quiet zones (all at grade crossings).	Fund studies/Physical	Noise reduction
11. New High School Site Acquisition	Fund Planning Studies, Funding	Support education for Environmental Justice populations

19

## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

1471-1992

12. Recycled water and internet access on Tennant Avenue	Funding	Water conservation, education, internet access to the census tract area that indicates low income population
13. Preferential hiring program	Support Creation/ Funding	Economic uplift
14. Sidewalks, curbs, and gutters along Railroad Avenue	Funding	Circulation, traffic, safety
15. Enhancements to affected basin on east side of tracks.	Funding	Water conservation and mitigation
16. Provide pedestrian connectivity by creation of trails to fill in gaps or enhance affected trails adjacent to tracks.	Funding	Circulation, traffic, safety
17. Sidewalk connections on Tennant just east of the tracks.	Funding	Circulation, traffic, safety
18. Purchase affected property north of the mobile home park and building out as a public park.	Funding	Aesthetics, Safety
19. Fix landscaping and develop park space adjacent to the trestle and fire station.	Funding	Aesthetics, Safety

### GENERAL COMMENTS

The following are requirements of the City's Municipal Code and should be taken into consideration for the EIR as it relates to Morgan Hill.

1. All trees to be removed shall be replaced at a 2:1 planting ratio.
2. Fencing: Barbed wire, razor wire, chain link, and electric fences are prohibited within Morgan Hill. Materials for proposed fencing where a sound wall is proposed should provide a neighborhood friendly fence such as wood or tubular steel.

Thank you for your consideration of these comments and concerns. We appreciate the HSR

staff's willingness to clarify the project design and objectives, and to discuss and resolve issues to achieve a project that completes the HSR Authority's mandate while minimizing impacts on the communities that will have to co-exist with the operating rail system long-term.

Sincerely,



Christina Turner, CPA  
City Manager  
City of Morgan Hill

cc: City Attorney  
Mayor  
City Council

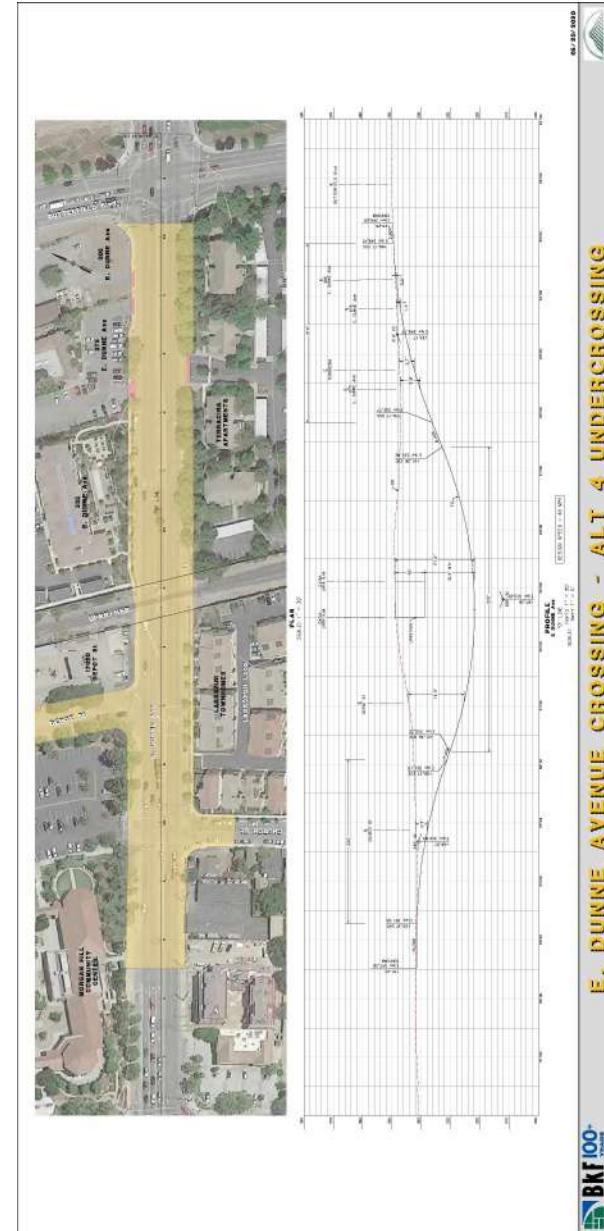
1471-1993

1471-1994

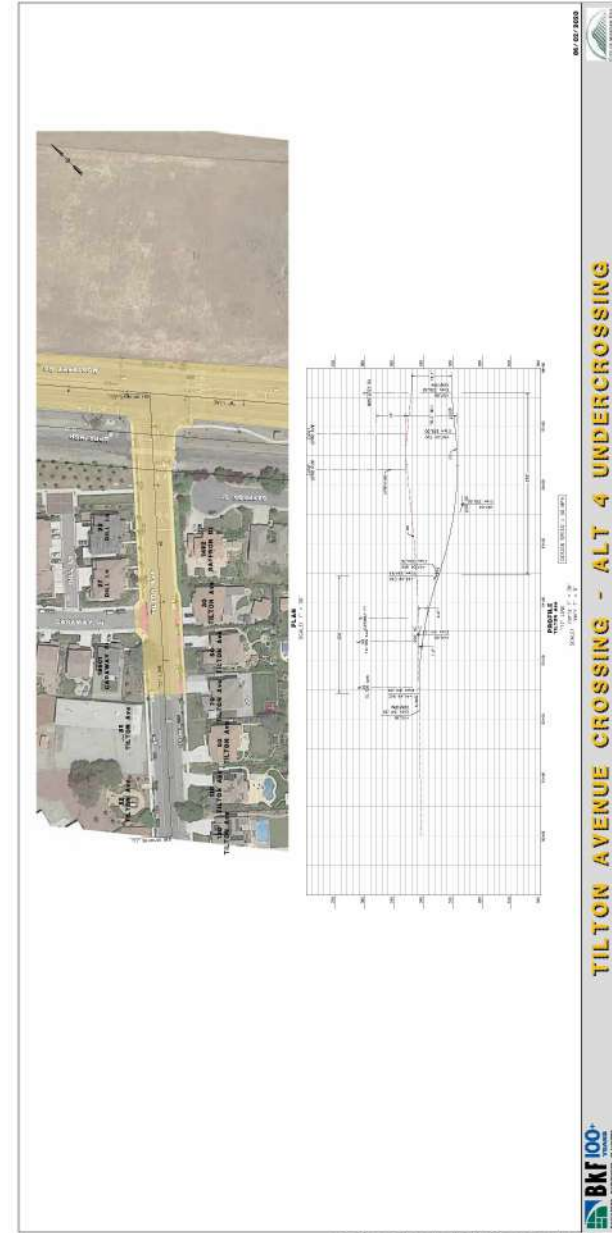


Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

**Attachment A:  
Conceptual Grade Exhibits**

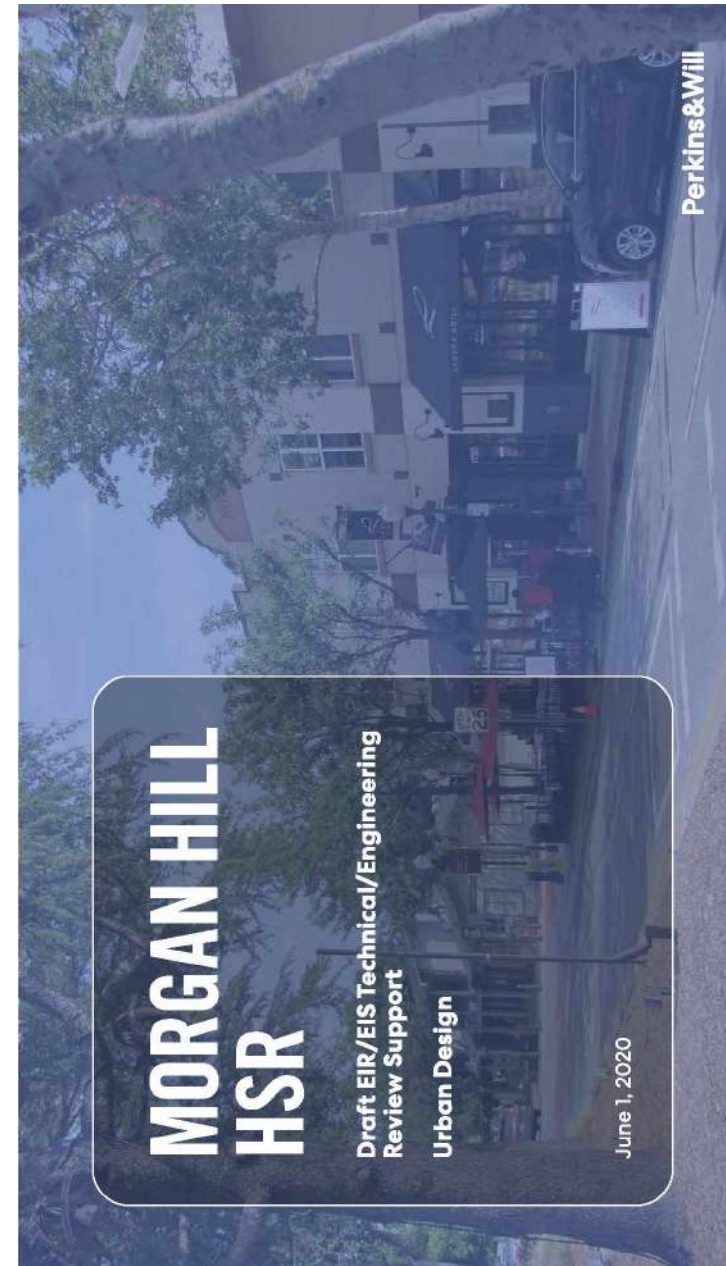


AN Aerial photograph showing the proposed bridge crossing over the Tennessee River. The bridge is highlighted in yellow. The surrounding area includes residential buildings, parking lots, and a large open field. The river is visible in the background.



Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

**Attachment B:  
Conceptual Station Design  
and Urban Design Memo**



# Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

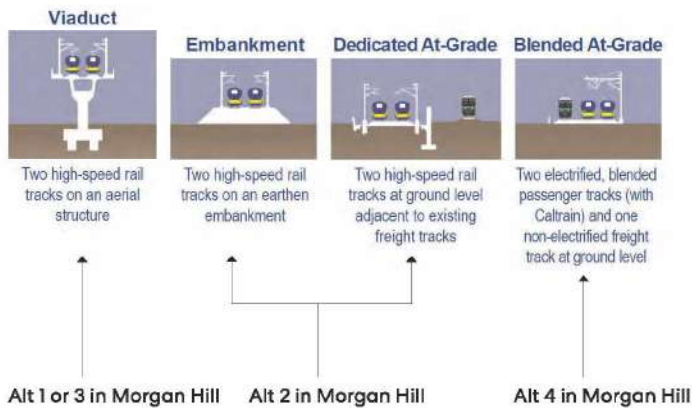
## Table of Contents

1. Assessment of the Alignments
2. Strategy Framework
3. Caltrain Station Access
4. Roadway Grade-Separation
5. US Route 101/Walnut Grove Placemaking Opportunity

Perkins&Will

2

## DEIR/EIS Alternatives



Perkins&Will



DEIR/EIS Alignments 3



# Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

## DEIR/EIS Alternatives

### Alternative 4 (blended, at-grade) vs. Alternative 2 (dedicated, on embankment)

#### Physical Impact by HSR ROW

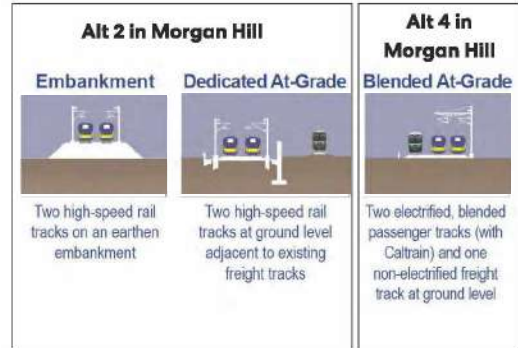
- + Alt 4 has less impacts on adjacent properties and buildings
- Alt 2 has a greater visual impact given the height of the tracks and fences

#### Impact on crossings & adjacent roadways

- + Alt 2 proposes below-grade crossings through Morgan Hill
- Alt 4 proposes at-grade crossings
- + Alt 4 has the flexibility to maintain some at-grade crossings while allowing for grade separation at strategic locations
- Alt 2 may exclude any potential at-grade or above-grade crossings. It also leads to the closure of Depot St. at Main Ave.

#### Caltrain Station Improvement

- + Alt 4 proposes new platforms and an underpass
- Alt 2 does not propose any improvement to the station platform
- Alt 2 proposed underpass does not directly serve the station platform



Perkins&Will

DEIR/EIS Alignments 4

## DEIR/EIS Alternatives

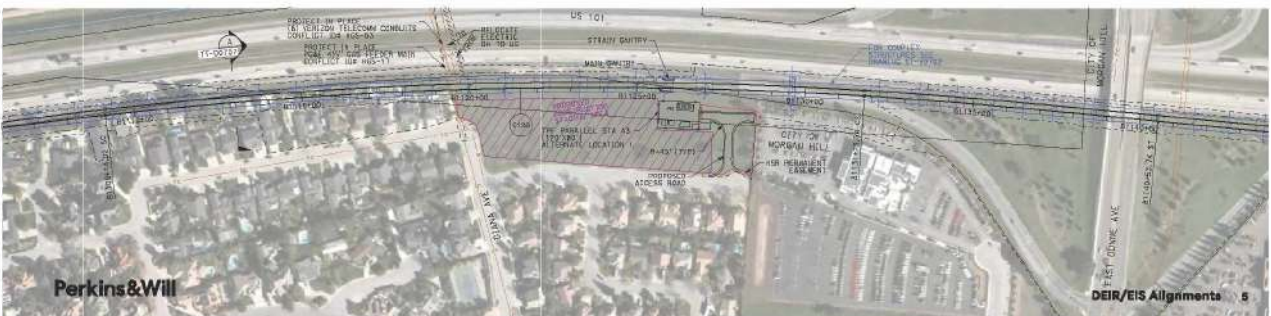
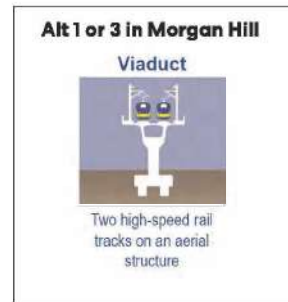
### Alternative 1 or 3

#### Pros:

- + No direct impact on downtown properties and character
- + No direct impact on streets

#### Cons:

- Creates property & building impacts on residential community near US 101
- Viaduct creates a negative impact on the character of the residential neighborhood



DEIR/EIS Alignments 5

## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### Strategy Framework

#### Monterey Underpass

Integrate sidewalk and bike lanes into proposed roadway

#### E Main Avenue

Maintain an at-grade crossing to minimize impacts on adjacent properties and Depot Street

#### Caltrain Station Access

Improve pedestrian underpass to enhance multimodal connectivity

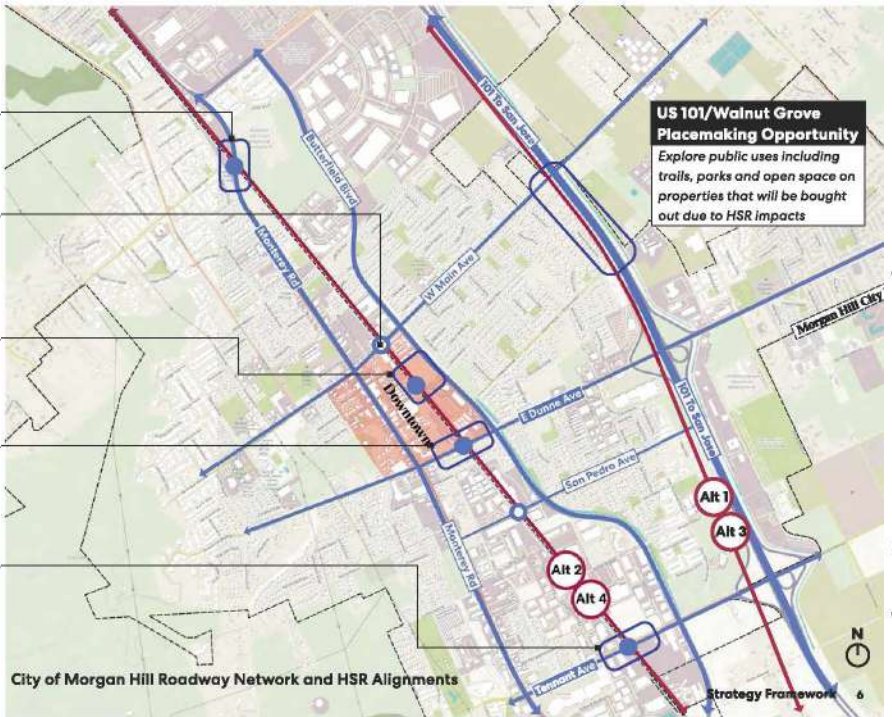
#### Dunne Avenue Grade Separation

Potential below-grade roadway crossing with pedestrian and bicycle infrastructure

#### Tennant Avenue Grade Separation

Potential below-grade roadway crossing with pedestrian and bicycle infrastructure

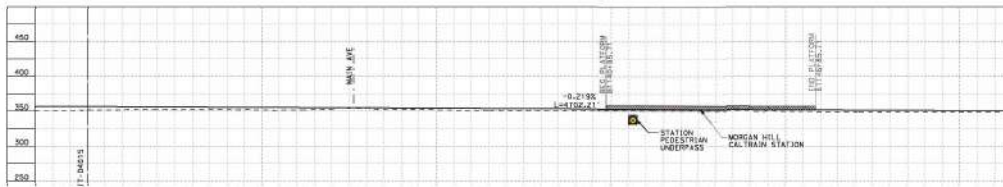
Perkins&Will



## CALTRAIN STATION ACCESS

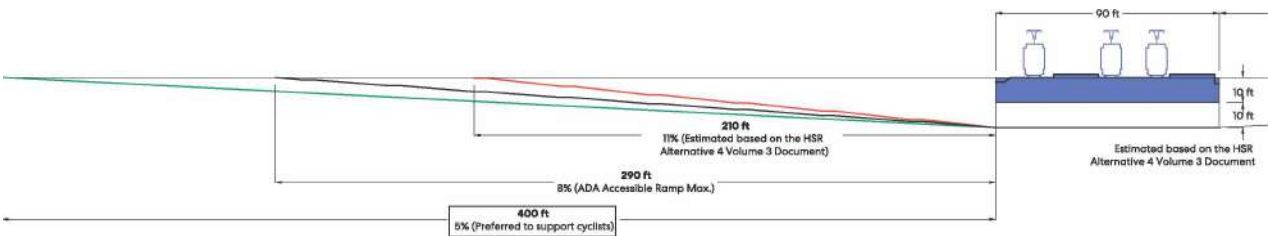
Perkins&Will

Caltrain Station Access 7



Caltrain Station Access 8

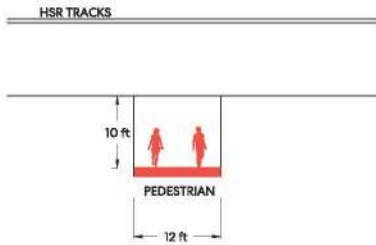
Conceptual diagram, transition slopes not considered

**Caltrain Station Access 9**

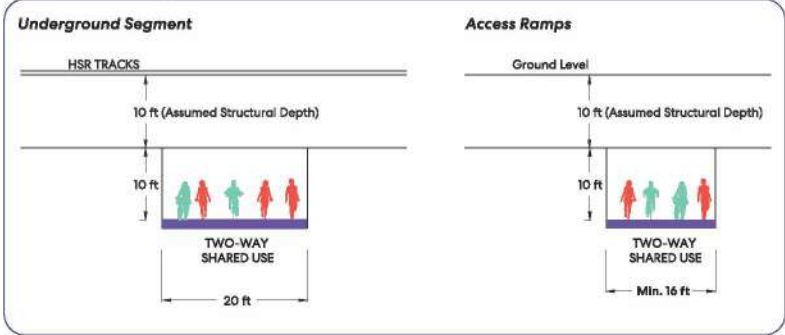


## Underpass Width

### HSR Alternative 4 Proposed



### City Preferred Options



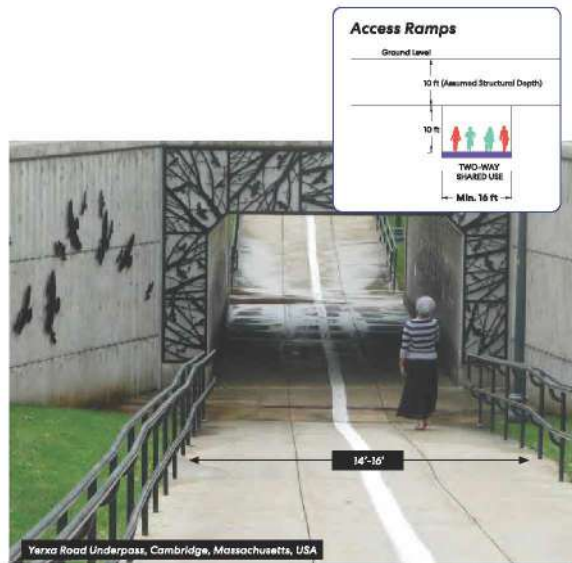
Perkins&Will

Caltrain Station Access 10

## Examples of Underpass Width



Perkins&Will

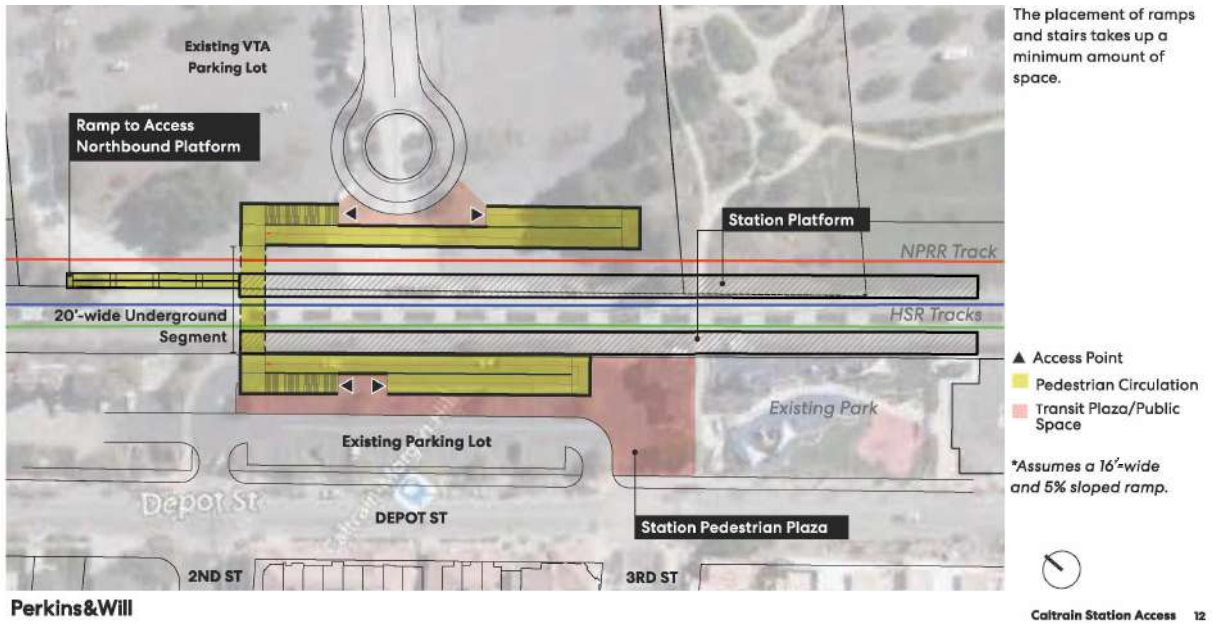


Caltrain Station Access 11



Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Option 1: Minimum Space

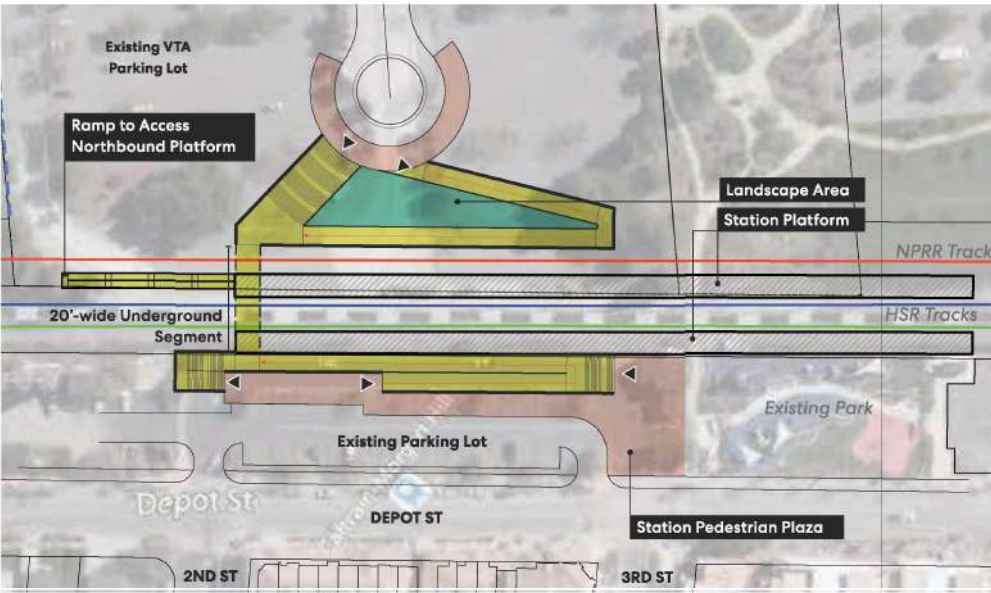


Perkins&Will

Caltrain Station Access 13

# Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

## Option 2: Enhanced Landscape



A landscape area is included on the east side to create a sense of arrival and provide more generous space and lighting to the area that is lower than the ground level.

Compact ramp and stair configuration on the west side to preserve more parking spaces in the existing lot.

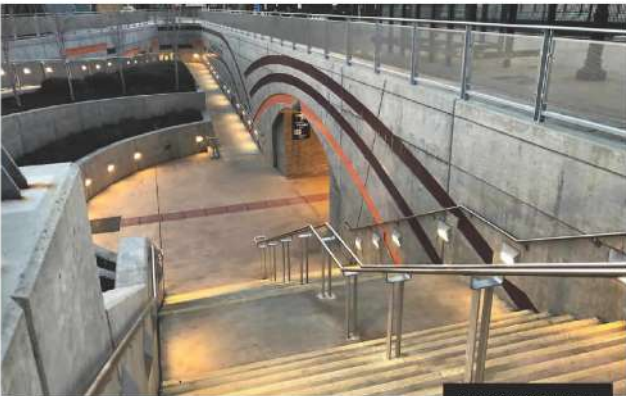
- ▲ Access Point
- Pedestrian Circulation
- Transit Plaza/Public Space
- Landscape

\*Assumes a 16'-wide and 5% sloped ramp.



Caltrain Station Access 14

Perkins&Will



Santa Clara Station Access



Perkins&Will



Fairfield Vacaville Train Station Access

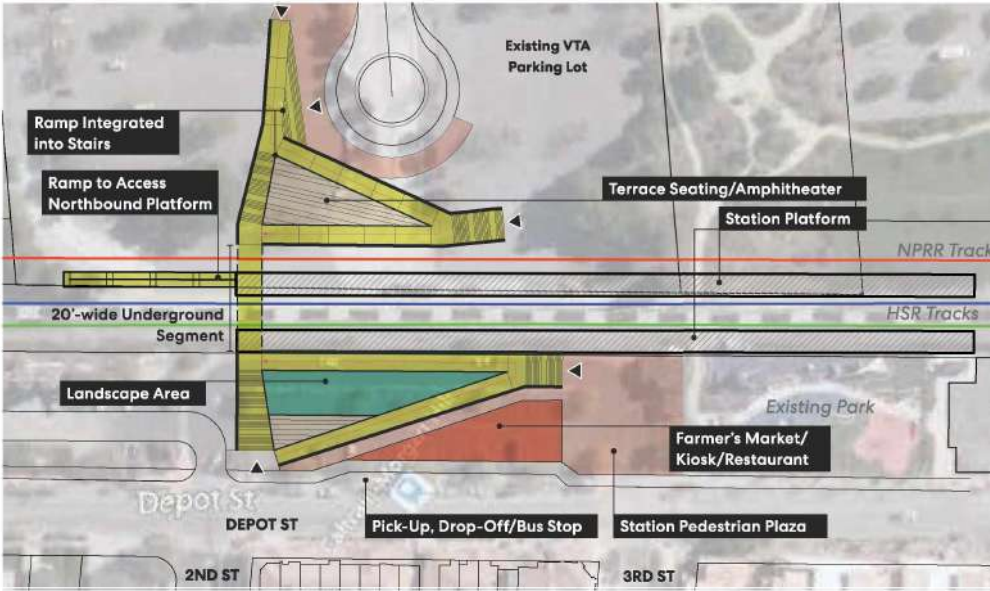


Caltrain Station Access 15



Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Option 3: Town Center/Gateway



Dedicates more space on both sides of the tracks to create a gateway and centralized public space at the future Caltrain Station.

Creates public space both at the ground level and along the ramps and stairs to provide placemaking opportunities.

Provides more generous space and lighting to the lower area.

- ▲ Access Point
- Pedestrian Circulation
- Transit Plaza/Public Space
- Event/Programmed Public Space
- Landscape

\*Assumes a 16'-wide, 8% sloped ramp on the east side and a 5% sloped ramp on the west side.



Caltrain Station Access 16

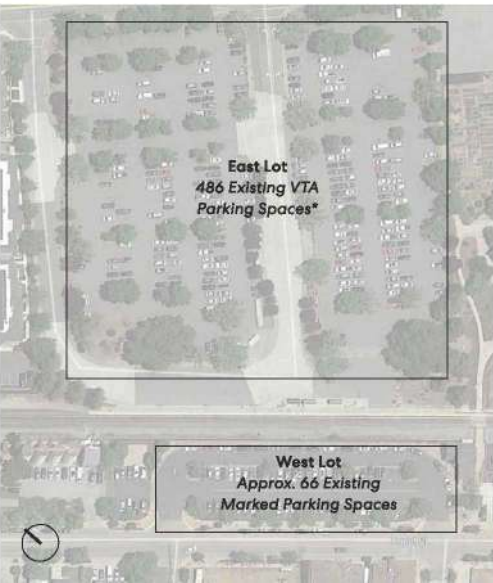


Perkins&Will



# Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

## Assessment of Parking Impact



Perkins&Will

### East Lot

#### Option 1:

- Detailed design needed to minimize the parking impact and provide spaces to compensate parking loss
- Impacts **approximately 20** existing parking spaces

#### Option 2 & 3:

- Detailed design needed to minimize the parking impact and provide spaces to compensate parking loss
- Impacts **approximately 45-55** existing parking spaces

### West Lot

#### Option 1 & 2:

- Detailed design needed to minimize the parking impact and provide spaces to compensate parking loss
- Impacts **approximately half** of the existing parking spaces

#### Option 3:

- Detailed design needed to minimize the parking impact and provide spaces to compensate parking loss
- Impacts **60% to 100%** of the existing parking spaces

\* Source: <https://www.vta.org/go/stations/morgan-hill-caltrain>

Caltrain Station Access 18

## Caltrain Station Access Key Takeaways

### Impacts

Maintaining an ADA accessible slope will **take up a significant amount of space**. The capacity for parking and/or future proposed uses on the station-adjacent parcels will be impacted.

### Considerations

The underpass should meet **ADA accessible design standard** and support bicycle access.

The location of the pedestrian underpass should be considered with the **planning and design of pedestrian paths, access way, pick-up/drop-off, parking, and future development** on the adjacent properties.

The design should provide **adequate lighting and maximize natural light** to enhance security while ensuring energy efficiency.

### Recommendations

The tunnel (under the tracks and platforms) should be, at a minimum, **20 feet wide and 10 feet tall** with ground texture or paving differentiating space dedicated to **pedestrians and bicycles**.

The access ramps and stairs should be **at least 16 feet wide**. Provide a **5% slope** for a continuous access ramp where possible.

Provide adequate lighting in the pedestrian underpass. **Maximize exposure to daylight** through locating the ramps where opening to the sky is possible. Integrate **landscape features** into the design of the ramps to enhance the visual quality. Include artificial lighting and other safety and security elements as per Caltrain Design Criteria.

Perkins&Will

Caltrain Station Access 19

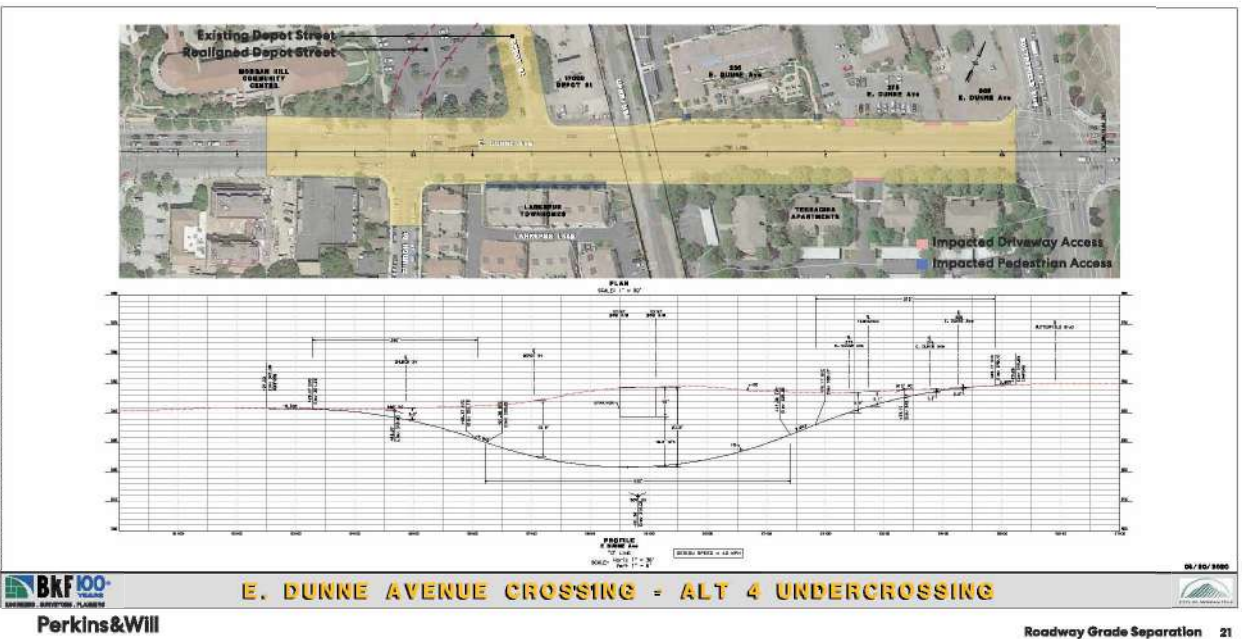


Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

# ROADWAY GRADE SEPARATION

Perkins&Will

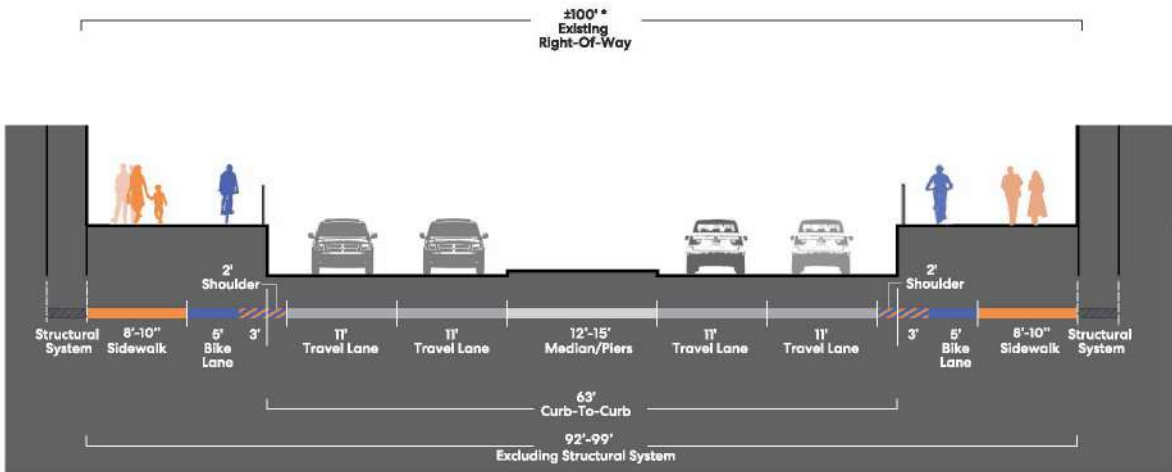
Roadway Grade Separation 20



# Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

## Dunne Avenue Potential Configuration

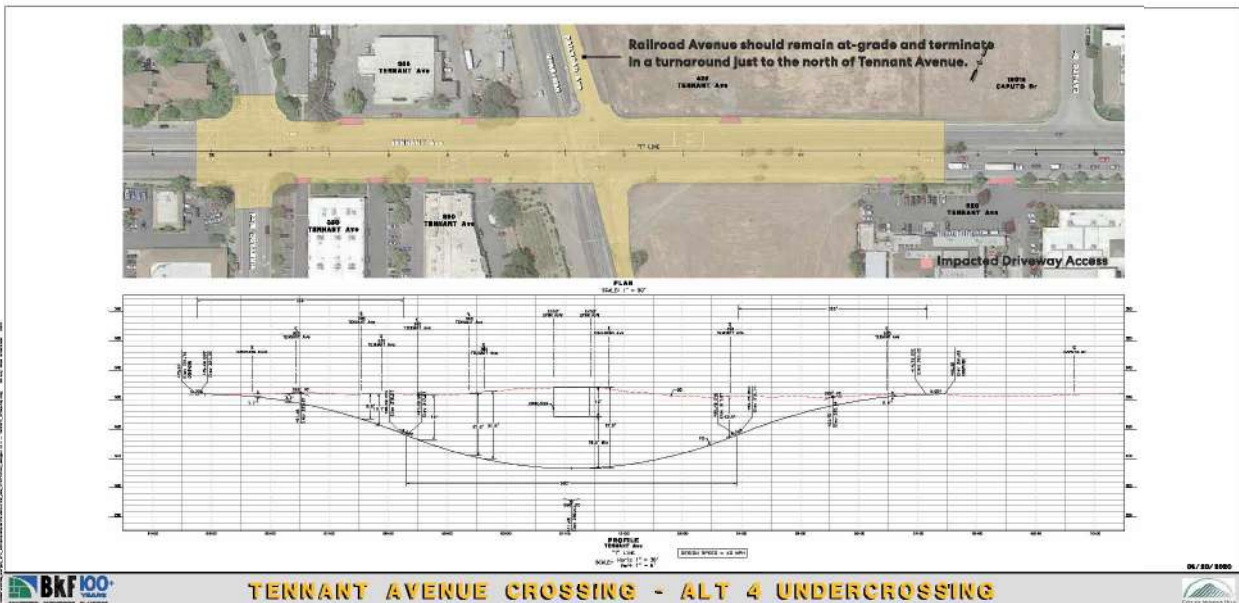
Conceptual diagram, not a design



\* Measured from back of sidewalk to back of sidewalk. Parcel data shows 90' to 110' depending on the location.

Perkins&Will

Roadway Grade Separation 22



BKF 100

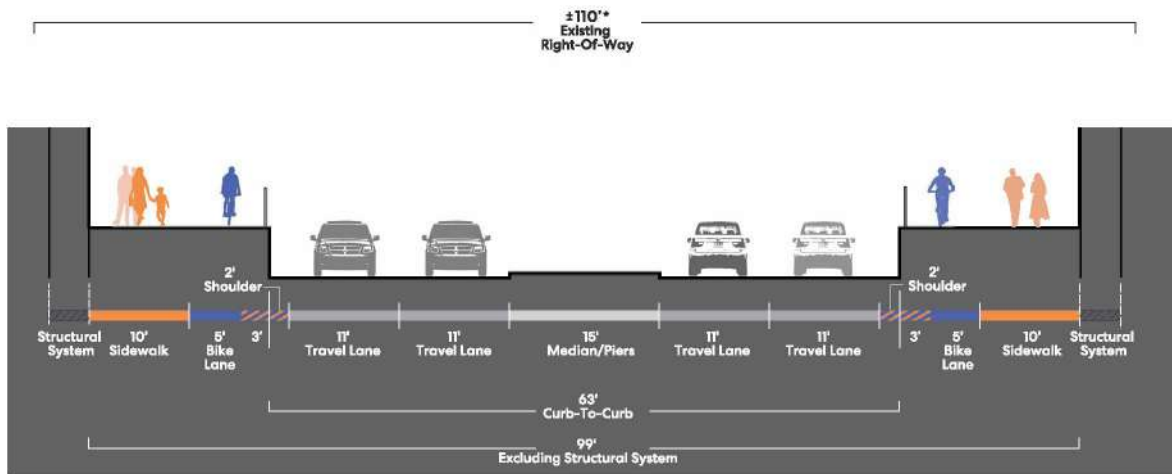
Perkins&Will

TENNANT AVENUE CROSSING - ALT 4 UNDERCROSSING

Roadway Grade Separation 23

## Tennant Avenue Potential Configuration

Conceptual diagram, not a design

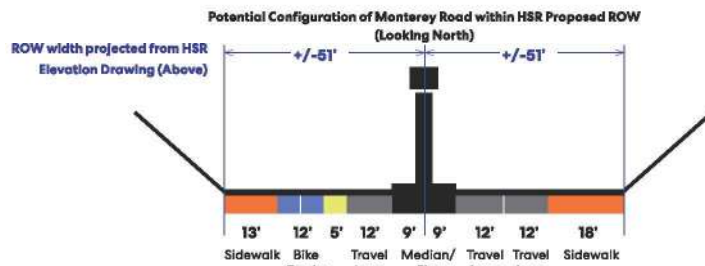
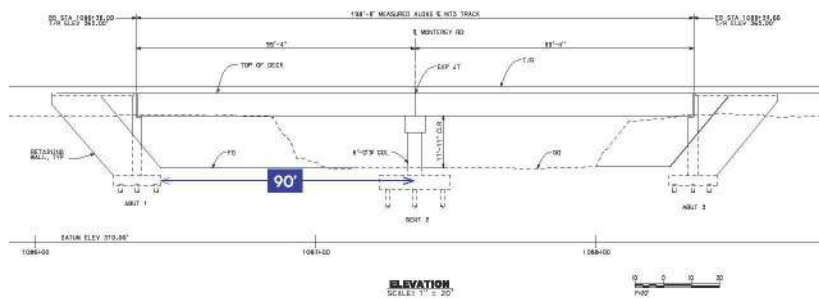


\* Measured from back of sidewalk to back of sidewalk. Parcel data shows 110' to 120' depending on the location.

Perkins&Will

Roadway Grade Separation 24

## Monterey Road Underpass - Potential Multimodal Configuration



Perkins&Will

Roadway Grade Separation 25

## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### Roadway Grade Separation Key Takeaways

#### Impacts

Depressing Dunne and Tennant Avenues near the HSR tracks will **impact the existing intersections** at Depot Street, Church Street, Vineyard Boulevard, and Railroad Avenue.

**Existing driveways and buildings accesses** along Dunne and Tennant Avenues will be impacted by depressing the roadway profiles.

**Pedestrian and bicycle experience** will be impacted by the slopes.

#### Considerations

Design coordination needed between the Dunne Avenue grade separation and the **Depot Street realignment**.

Maintaining the Tennant-Railroad Avenue intersection below-grade would require a realignment of Railroad Avenue and cause a **significant amount of permanent land-take** in adjacent properties.

The **sidewalks and bike lanes** along Dunne and Tennant Avenues should be compliant with ADA standards.

Mitigation for **driveway and building access impacts** along Dunne and Tennant Avenues should be considered.

#### Recommendations

**Bicycle lanes & sidewalks** should be incorporated into the proposed section. Physical barriers are recommended between bikes lanes and travel lanes.

Railroad Avenue should **remain at-grade** and terminate in a turnaround just to the north of Tennant Avenue.

Create a **new easement or an alternative access point** to properties that currently can only be accessed from the depressed portion of Tennant Avenue. Create a **public pedestrian path at-grade** to preserve existing building access west of the tracks along Dunne Avenue.

Proposed section of Monterey Road Underpass should incorporate **sidewalks and bike lanes**.

Perkins&Will

Roadway Grade Separation 26

### U.S. 101 AREA/WALNUT GROVE PLACEMAKING OPPORTUNITY UNDER ALT 1 OR 3

Perkins&Will

US Route 101/Walnut Grove Placemaking Opportunity 27



**NOTE:**  
1. REFER TO GENERAL NOTES SHEETS GE-BD001 AND GE-BD002 FOR NOTES.



**Types of Impacts**

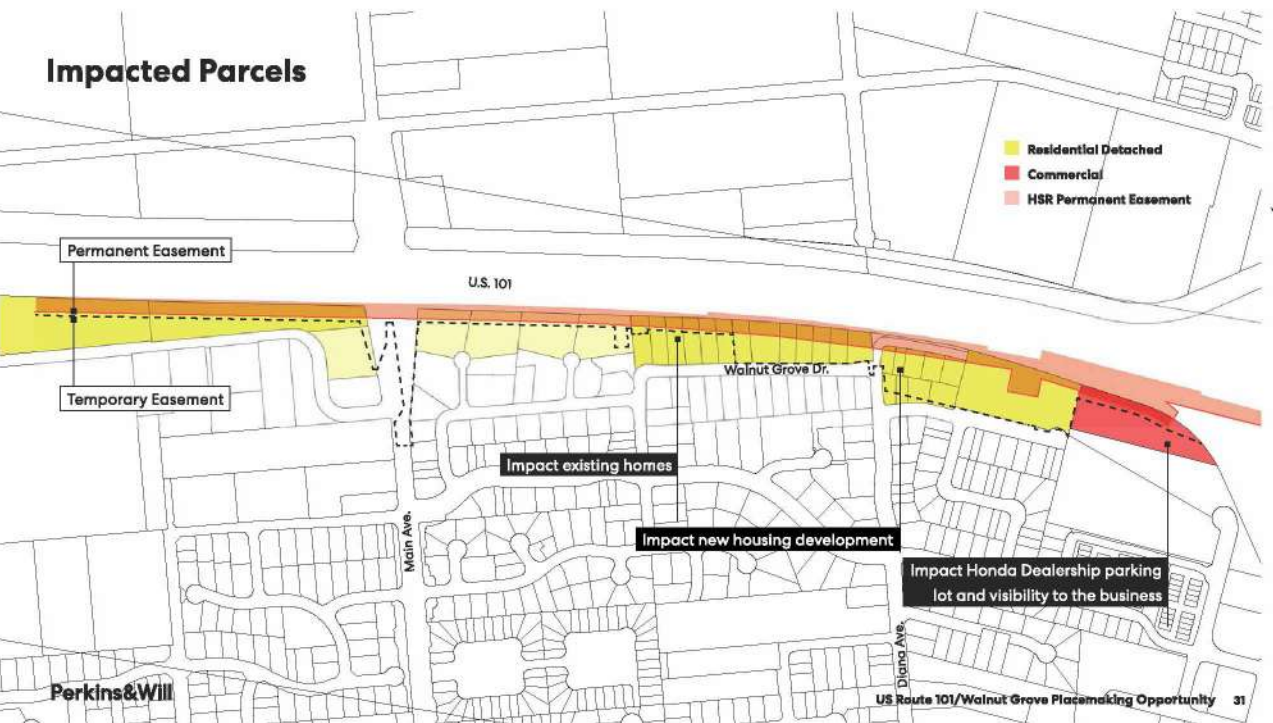
**Legend**

- Parcel Within 2 Miles
- Alternative 1 Footprint Component**
  - HSR Right-of-Way
  - HSR Permanent Easement
  - Rail Right-of-Way
  - Roadway Right-of-Way
  - Other Right-of-Way
  - Potential Non-Viable Remnant Parcel
  - Permanent Access Easement
  - Permanent Utility Easement
  - Temporary Construction Easement

US Route 101/Walnut Grove Pigeonhunting Opportunity 29

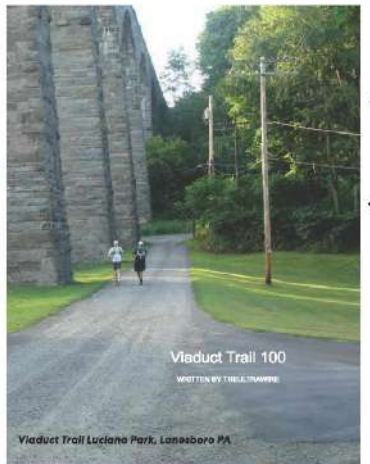
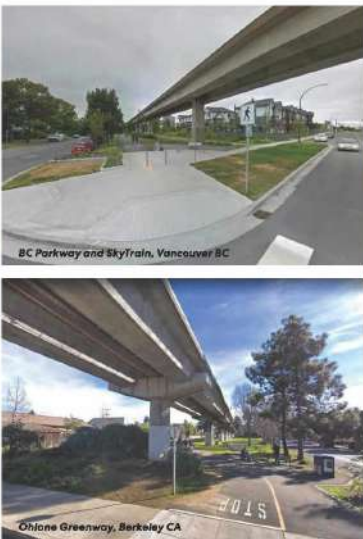
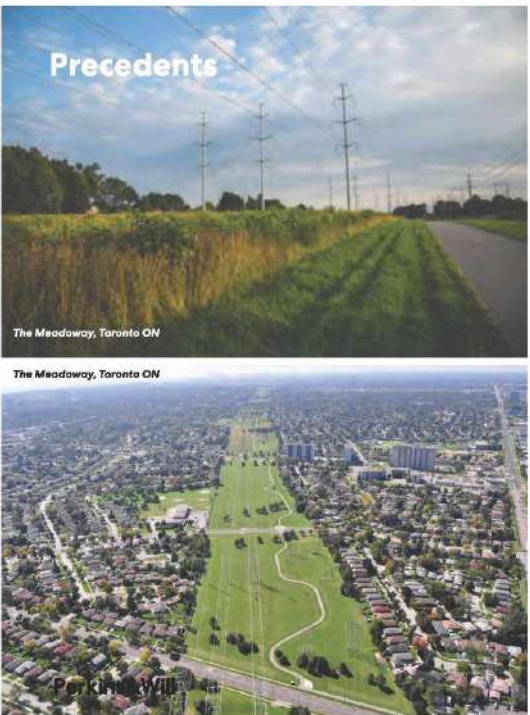
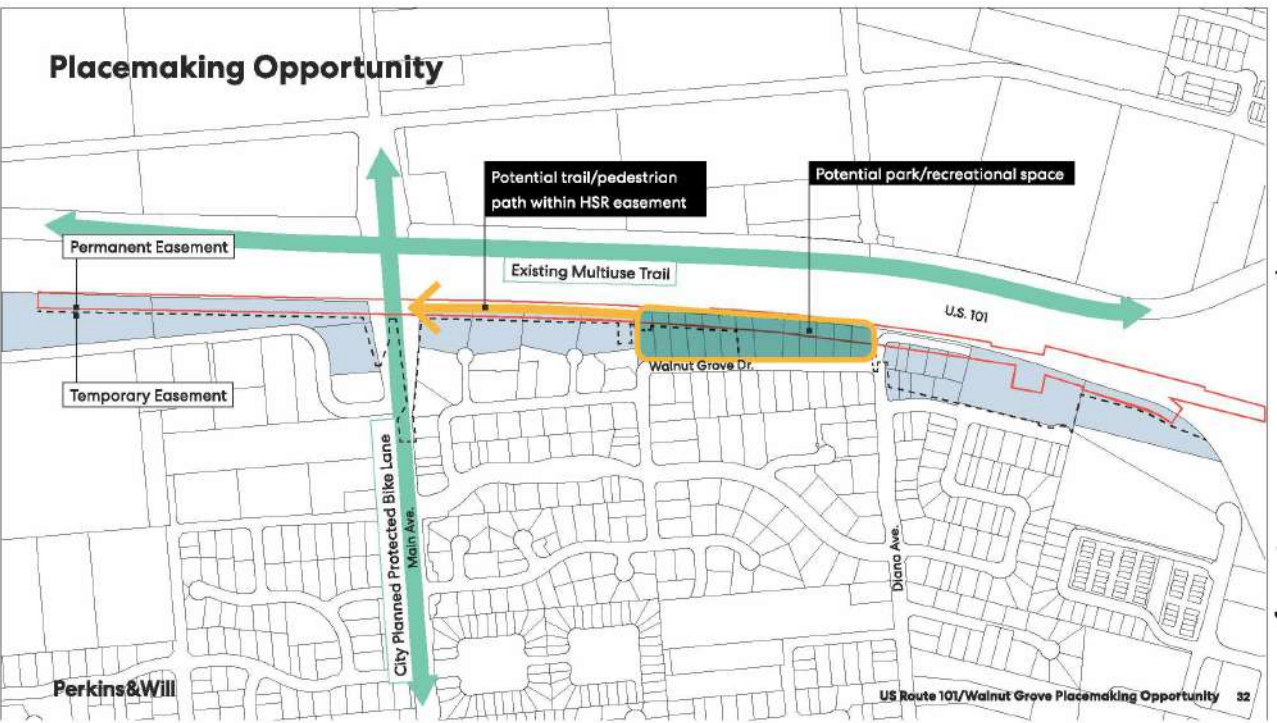


# Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued





Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### Precedents



Perkins&Will



US Route 101/Walnut Grove Placemaking Opportunity 34

### U.S. 101/Walnut Grove Area Key Takeaways

#### Impacts

HSR permanent and temporary easements impact residential properties along Walnut Grove Drive and the Honda Dealership parking lot.

#### Considerations

Some partial/temporary property Impacts might lead to takings. Strategies to repurpose parcels affected by building impacts will need to be considered.

The City's proposed bikeway and trail network needs to be considered with respect to the HSR corridor and related public space/placemaking opportunities to ensure integration.

#### Recommendations

Consider opportunities for a park, ball field, or open space where a group of residential properties might be permanently impacted and become inappropriate for continued private ownership.

Consider combining a trail/multiuse path with maintenance vehicle access to provide residents a local amenity.

Integrate the proposed trail/multiuse path into the City's existing and planned network.

Perkins&Will

US Route 101/Walnut Grove Placemaking Opportunity 35



## Appendix

### Caltrain Station Access Options Assessed

Perkins&Will

Appendix 36

#### Option 1 - 8%-Slope ADA Compliant Ramp (Baseline)

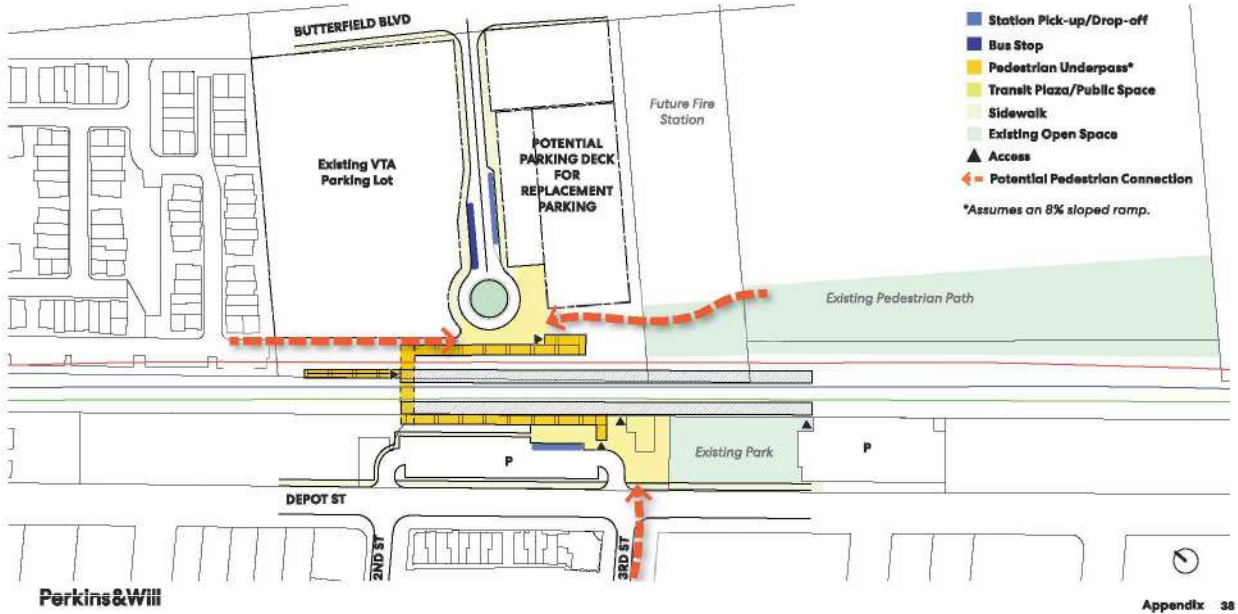


Perkins&Will

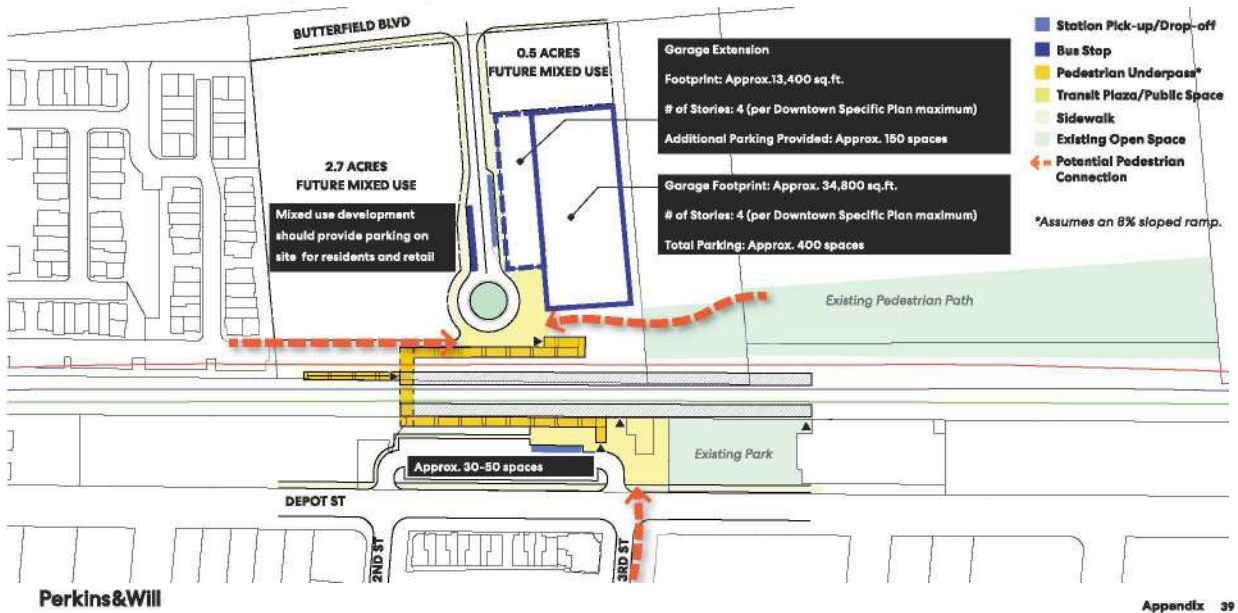
Appendix 37

Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

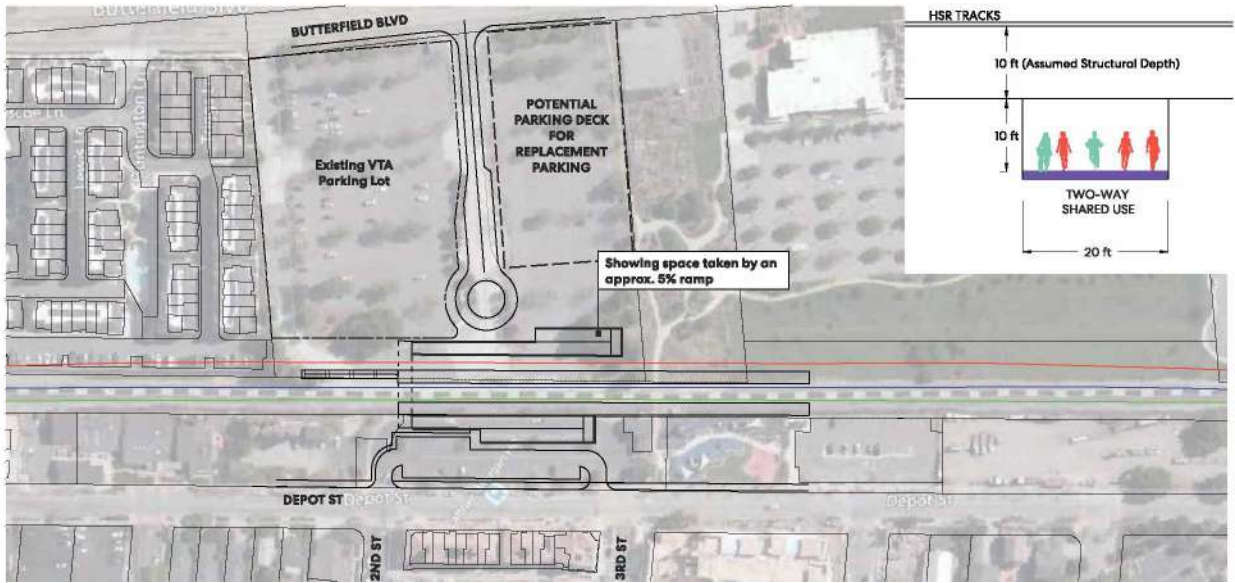
### Option 1 - 8%-Slope ADA Compliant Ramp (Baseline)



### Option 1 - Parking Capacity Estimates



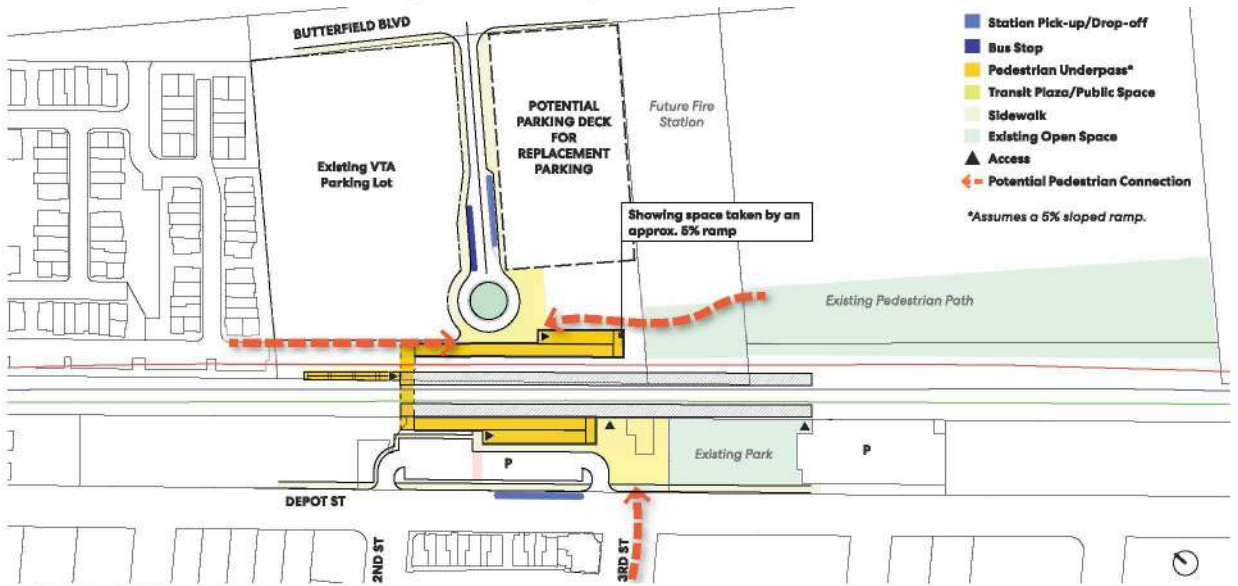
### Option 2A - 5%-Slope Bicycle-Friendly Underpass



Perkins&Will

Appendix 40

### Option 2A - 5%-Slope Bicycle-Friendly Underpass



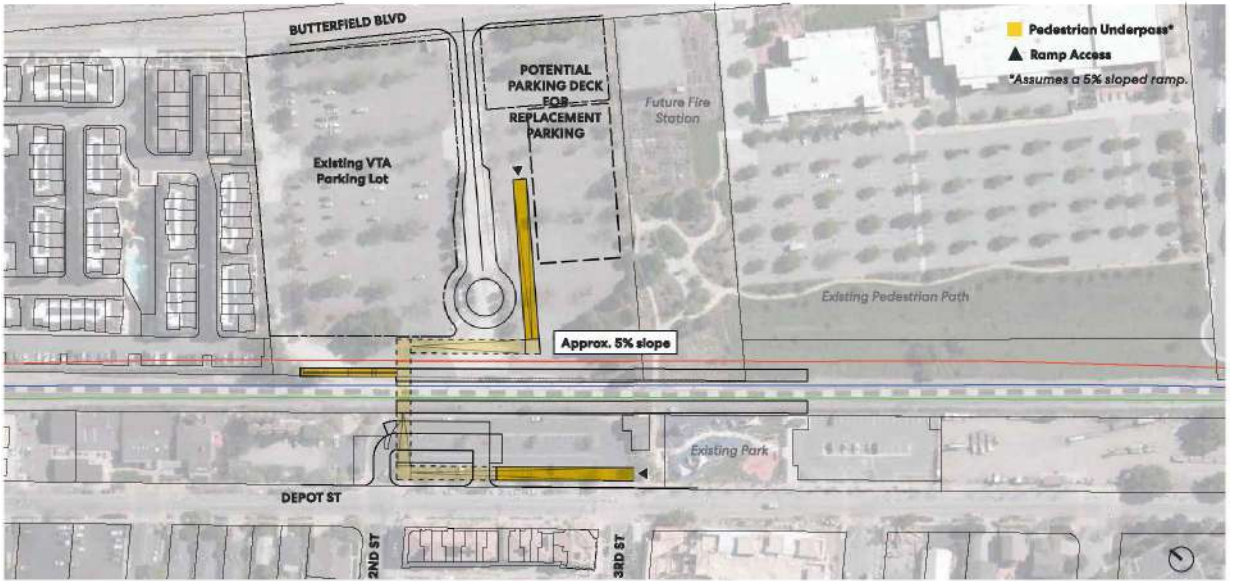
Perkins&Will

Appendix 41



# Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

## Option 2B - 5%-Slope Bicycle-Friendly Underpass



Perkins&Will

Appendix 42

## Option 3 - 5%-Slope Ramp at Alternative Location



Perkins&Will

Appendix 43



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### Perkins&Will

#### CITY OF MORGAN HILL HSR ALIGNMENT ALTERNATIVES DEIR/EIS TECHNICAL/ENGINEERING REVIEW SUPPORT MEMORANDUM

### URBAN DESIGN

PREPARED FOR: CITY OF MORGAN HILL

5/15/2020

### Perkins&Will

Perkins and Will (PW) has reviewed the four alignments proposed in the San Jose to Merced Draft EIR/EIS, Alternative 4, a blended at-grade alignment through the City of Morgan Hill, was identified by the California High-Speed Rail Authority (CHSRA) as their Preferred Alternative in this Draft EIR/EIS.

PW studied the context of existing conditions and known planned projects within Morgan Hill and assessed how well the proposed alternatives align with the City's planning visions and goals. The design elements of each alternative are also evaluated using best urban design practice in creating a safe, comfortable, beautiful and vibrant environment for pedestrian, cyclists and cars with a special emphasis on maintaining the existing and future vitality of the Downtown.

This memo focuses on urban design considerations related to Alternative 4, the CHSRA Preferred Alternative. Other alternatives are reviewed briefly in this urban design analysis due to the following considerations:

- Alternative 2 runs through Morgan Hill Downtown, similar to Alternative 4. However, its alignment and elevated berm requires additional right-of-way outside the existing UPRR right-of-way, causing more property and building impacts than Alternative 4. Furthermore, the raised tracks create a more significant visual barrier visible from downtown streets. Given a raised track profile, Alternative 2 largely excludes any potential at-grade crossings which would cause the closure of Depot Street at Main Avenue to accommodate the grade separation at Main Avenue.
- Alternative 1 and 3 both follow an alignment on a viaduct adjacent to U.S. Route 101 through Morgan Hill. These two alternatives will impact a swath of land including established residential properties along U.S. Route 101 near Walnut Grove Drive. The 60-foot high viaduct will create a negative impact on the character of the residential neighborhood.

#### 1. ALTERNATIVE 4 (CHSRA PREFERRED ALTERNATIVE)

Alternative 4 runs at-grade through Morgan Hill downtown. It is located predominantly in the existing UPRR right-of-way.

##### Potential Urban Design Impact

- Pedestrian and bicycle access & connectivity
  - Alternative 4 proposes enhanced at-grade crossings at locations where streets are currently crossing the UPRR Corridor at grade. It also maintains the current pedestrian and bicycle infrastructure on existing streets. From a pedestrian and bicycle connectivity perspective, the at-grade crossings do not create significant impacts other than causing delays that could be more significant than existing conditions given the future frequency of service along this corridor. However, other concerns related to traffic and emergency response may drive a decision towards grade separation at Dunne Avenue and Tennant Avenue, which leads to a discussion below about potential design mitigation opportunities related to a grade-separated underpass at these locations.
  - The existing at-grade pedestrian railroad crossing at Caltrain Station and Morgan Hill Playground and Park will be replaced by a pedestrian underpass in Alternative 4. This will enhance safety and also allow for improved bicycle crossing conditions. A well-designed station underpass will not only service Caltrain passengers but also increase pedestrian foot traffic between Butterfield Boulevard and the Downtown.

Page 2

## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### Perkins&Will

#### Visual Impact

- Alternative 4 has less impact on the visual character of the Downtown than the other three alternatives.
- Additional evidence is needed to justify CHSRA's statement regarding increased of visual quality in the Aesthetics and Visual Quality section.

#### Property and building impacts

- Alternative 4 has less impact on adjacent properties through Morgan Hill Downtown compared to Alternative 2, which has elevated tracks on a berm following the same alignment as Alternative 4. The slopes of the berm require permanent land-take from properties on both sides of the tracks.
- Alternative 4 would cause property impacts primarily around the Caltrain Station where the right-of-way is expanded to accommodate an additional station platform. Parking spaces on the VTA lot and the residential property near E Main Avenue will also be impacted.
- The proposed Caltrain Station pedestrian underpass and ramps with an ADA accessible slope will take up a significant amount of space. The capacity for parking and/or future proposed uses on the station-adjacent parcels will be impacted.

#### Potential Mitigation Opportunity, Consideration and Recommendation

##### 1. Caltrain Station access

###### Considerations

- The underpass serving Caltrain Station must meet ADA accessible design standards and support bicycle access.
- The location of the pedestrian underpass should be considered with the planning and design of pedestrian paths, access way, pick-up/drop-off, parking, and future development on the adjacent properties.
- The design should provide adequate lighting and maximize natural light to enhance security while ensuring energy efficiency. The length of actual tunnel should be minimized.

###### Recommendations

- The tunnel should be minimum 20 feet wide and 10 feet tall with a ground texture or pavers differentiating the zones dedicated to pedestrians and bicycles.
- A five percent slope is recommended for a continuous access ramp to improve ADA accessibility and to support cyclists.
- A compact design of the ramps is recommended to allow for future flexibility in the use of the public properties adjacent to the Caltrain Station.

1471-2136

1471-2137

1471-2138

1471-2139

1471-2140

1471-2141

1471-2142

1471-2143

1471-2144

1471-2145

1471-2146

- Provide adequate lighting in the pedestrian underpass. Preserve maximum exposure to daylight through locating the ramps where opening to the sky is possible. Consider integrating landscape features into the design of the ramps to enhance the visual quality of the infrastructure.

##### 2. Dunne Avenue potential grade separation

###### Considerations

- Dunne Avenue is a primary connection close to Morgan Hill downtown – an integral part of the city's proposed Bikeway, Trails, Parks and Recreation System. A grade-separated underpass provides an opportunity to minimize disruption to pedestrian and bicycle flow.
- The sidewalks and bike lanes along Dunne Avenue should be compliant with ADA standards.
- Mitigation for driveway and building access impacts along Dunne Avenue should be considered.

###### Recommendations

- Proposed Dunne Avenue grade separation should be designed in coordination with the realignment of Depot Street to connect with Church Street.
- Bicycle lanes and sidewalks should be incorporated into the proposed section of the Dunne Avenue underpass. Physical barriers are recommended between bikes lanes and travel lanes. In the case that a grade difference is needed between the sidewalks and travel lanes in order to maintain ADA compliance, the bike lanes should be located at the sidewalk level.
- Consider creating a public pedestrian path at-grade to preserve existing building access to the homes along the north face of the Larkspur Loop block.

##### 3. Tennant Avenue potential grade separation

###### Considerations

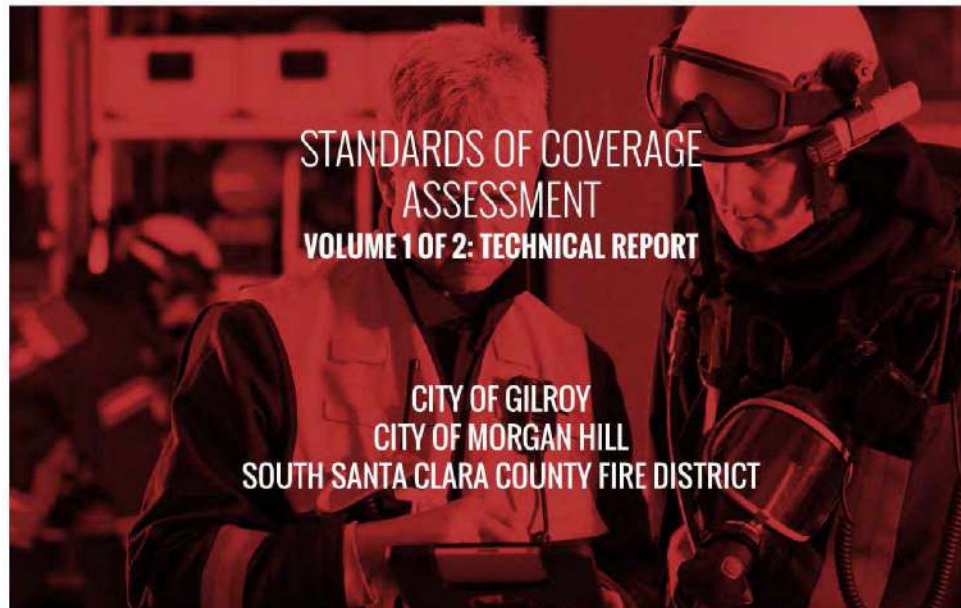
- The proposed Tennant Avenue grade separation should be taken into consideration the existing Railroad Avenue – Tennant Avenue Intersection. Maintaining the intersection below-grade would require a realignment of Railroad Avenue to intersect with the lowered intersection and cause a significant amount of permanent land-take in adjacent properties.
  - The sidewalks and bike lanes along Tennant Avenue should be compliant with ADA standards.
  - Mitigation for driveway and building access impacts along Tennant Avenue should be considered.
- ###### Recommendations
- Bicycle lanes and sidewalks should be incorporated into the proposed section of the Tennant Avenue underpass. Physical barriers are recommended between bikes lanes and travel lanes. In the case that a grade difference is

## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

- 1471-2146 | needed between the sidewalks and travel lanes in order to maintain ADA compliance, the bike lanes should be located at the sidewalk level.
- 1471-2147 |
  - Railroad Avenue should remain at-grade and terminate in a turnaround just to the north of Tennant Avenue. Although Railroad Avenue will no longer intersect with Tennant Avenue, given that Tennant Avenue will pass below the tracks, it will cause significantly less impact on adjacent properties.
- 1471-2148 |
  - Create a new easement or an alternative access point to mitigate the impact to properties on the west side of the HSR corridor that currently can only be accessed from Tennant Avenue.
- 1471-2149 | 4. Monterey Underpass  
Recommendations
  - Proposed section of Monterey Road Underpass should incorporate sidewalks and bike lanes.

## Attachment C: Standards of Coverage Assessment volume 1 and Vomune 2

## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued



NOVEMBER 14, 2019

*This page was intentionally left blank*

CITYGATE ASSOCIATES, LLC  
WWW.CITYGATEASSOCIATES.COM  
600 COOLIDGE DR., STE. 150 FOLSOM, CA 95630  
PHONE: (916) 458-5100  
FAX: (916) 983-2090

gilroy





## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

## TABLE OF CONTENTS

## VOLUME 1 of 2 – Technical Report (this volume)

Section	Page
<b>Executive Summary</b>	<b>1</b>
Policy Choices Framework	1
Overall Deployment Summary	1
Challenge #1—Daily Staffing Capacity	3
Challenge #2—Fire Station Locations	4
Challenge #3—Mutual Aid Isolation	5
Key Findings and Recommendations	5
Next Steps	10
<b>Section 1—Introduction and Background</b>	<b>13</b>
1.1 Report Organization	13
1.1.1 Goals of the Report	14
1.1.2 Limitations of Report	14
1.2 Project Approach and Scope of Work	14
1.2.1 Project Approach and Research Methods	14
1.2.2 Project Scope of Work	15
1.3 Study Area Overview	15
1.4 Fire Agencies Overview	16
<b>Section 2—Standards of Coverage Assessment</b>	<b>21</b>
2.1 Standards of Coverage Process Overview	21
2.2 Current Deployment	23
2.2.1 City of Gilroy	23
2.2.2 City of Morgan Hill	24
2.2.3 South Santa Clara County Fire District	24
2.2.4 Current Deployment Model	26
2.3 Outcome Expectations	27
2.4 Community Risk Assessment	30
2.4.1 Risk Assessment Methodology	30
2.4.2 Values at Risk to Be Protected	31
2.4.3 Hazard Identification	32
2.4.4 Risk Assessment Summary	34
2.5 Critical Task Time Measures—What Must Be Done over What Time Frame to Achieve the Stated Outcome Expectation?	35
2.5.1 Critical Firefighting Tasks	36
2.5.2 Critical Medical Emergency Tasks	38
2.5.3 Critical Task Analysis and Effective Response Force Size	38
2.6 Distribution and Concentration Studies—How the Location of First-Due and First Alarm Resources Affects Emergency Incident Outcomes	40
2.6.1 Deployment Coverage Baselines	41
2.6.2 Road Mile Coverage Measures	44

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

2.7 Statistical Analysis	45
2.7.1 Service Demand	46
2.7.2 Simultaneous Incident Activity	51
2.7.3 Unit Hour Utilization	53
2.7.4 Operational Performance	56
2.8 Overall Evaluation	61
2.8.1 Deployment Recommendations	62
<b>Section 3—Future Service Needs and Alternative Service Models</b>	<b>65</b>
3.1 Future Growth	65
3.1.1 City of Gilroy	65
3.1.2 City of Morgan Hill	65
3.1.3 South Santa Clara County Fire District	66
3.2 Future Service Demand	66
3.3 Future Facility, Resource, and Staffing Needs	67
3.3.1 Fire Station Siting Guidelines	68
3.3.2 City of Gilroy	68
3.3.3 City of Morgan Hill	70
3.3.4 South Santa Clara County Fire District	72
3.4 Alternative Service Models	74
3.5 Future Needs Summary	75
<b>Section 4—Findings and Recommendations</b>	<b>77</b>
4.1 Findings	77
4.2 Recommendations	81
<b>Section 5—Next Steps</b>	<b>85</b>
<b>Appendix A—Community Risk Assessment</b>	<b>87</b>
A.1 Community Risk Assessment	87
A.1.1 Risk Assessment Methodology	87
A.1.2 Risk Assessment Summary	89
A.1.3 Risk Planning Zones	90
A.1.4 Values at Risk to Be Protected	91
A.1.5 Hazard Identification	97
A.1.6 Service Capacity	99
A.1.7 Probability of Occurrence	101
A.1.8 Impact Severity	101
A.1.9 Overall Risk	102
A.1.10 Building Fire Risk	103
A.1.11 Vegetation/Wildland Fire Risk	108
A.1.12 Medical Emergency Risk	115
A.1.13 Hazardous Material Risk	119
A.1.14 Technical Rescue Risk	124



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

**Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District**  
*Standards of Coverage Assessment—Volume 1*

**Table of Tables**

Table 1—Call-to-Arrival Performance – 2016–2018 (Taken from Table 20).....	2
Table 2—First-Due Travel Time Performance – 2016–2018 (Taken from Table 19).....	3
Table 3—Budgeted Personnel by Agency.....	20
Table 4—Standards of Coverage Process Elements.....	22
Table 5—Fire Service Deployment Paradigm.....	23
Table 6—Agency Facilities and Response Resources.....	26
Table 7—Response Plan by Major Incident Type.....	27
Table 8—Overall Risk by Hazard.....	35
Table 9—First Alarm Residential Fire Critical Tasks—14 Personnel.....	37
Table 10—Cardiac Arrest Critical Tasks—3–4 Engine Personnel + ALS Ambulance.....	38
Table 11—Service Area Road Mile Coverage Comparison (No Mutual Aid).....	45
Table 12—Number of Incidents by Incident Type – 2018.....	50
Table 13—Number of Incidents by Property Type – 2018.....	51
Table 14—Overall Simultaneous Incident Activity – 2018.....	52
Table 15—Unit Hour Utilization – Engines – 2018.....	54
Table 16—Unit Hour Utilization – Morgan Hill Ladder Truck – 2016.....	55
Table 17—Call Processing /Dispatch Performance – 2016–2018.....	56
Table 18—Crew Turnout Performance – 2016–2018.....	57
Table 19—First-Due Travel Performance – 2016–2018.....	58
Table 20—Call-to-Arrival Performance – 2016–2018.....	59
Table 21—Effective Response Force Call-to-Arrival Performance – 2016–2018.....	60
Table 22—Total Service Demand – 2016–2018.....	66
Table 23—Travel Time Coverage – Morgan Hill.....	71
Table 24—Overall Risk by Hazard.....	89
Table 25—Key Demographic Data – City of Gilroy.....	92
Table 26—Key Demographic Data – City of Morgan Hill.....	94
Table 27—Critical Facilities.....	96
Table 28—Probability of Occurrence Scoring Criteria.....	101
Table 29—Impact Severity Scoring Criteria.....	102
Table 30—Overall Risk Score and Rating.....	103
Table 31—Building Fire Service Demand – Gilroy.....	106
Table 32—Building Fire Service Demand – Morgan Hill.....	106
Table 33—Building Fire Service Demand – Fire District.....	106
Table 34—Building Fire Probability Scoring.....	107
Table 35—Building Fire Impact Severity Scoring.....	107
Table 36—Overall Building Fire Risk.....	108
Table 37—Vegetation/Wildland Fire Service Demand – Gilroy.....	113
Table 38—Vegetation/Wildland Fire Service Demand – Morgan Hill.....	113
Table 39—Vegetation/Wildland Fire Service Demand – Fire District.....	113
Table 40—Vegetation/Wildland Fire Probability Scoring.....	114
Table 41—Vegetation/Wildland Fire Impact Severity Scoring.....	114
Table 42—Overall Vegetation/Wildland Fire Risk.....	115
Table 43—Medical Emergency Service Demand – Gilroy.....	117
Table 44—Medical Emergency Service Demand – Morgan Hill.....	118
Table 45—Medical Emergency Service Demand – Fire District.....	118
Table 46—Medical Emergency Probability Scoring.....	119

Table of Contents

page iii



Table of Contents

page iv

**Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District**  
*Standards of Coverage Assessment—Volume 1*

Table 47—Medical Emergency Impact Severity Scoring.....	119
Table 48—Overall Medical Emergency Risk.....	119
Table 49—Fixed Hazardous Materials Facilities.....	120
Table 50—Average Annual Truck Traffic Volume.....	120
Table 51—Hazardous Material Service Demand – Gilroy.....	122
Table 52—Hazardous Materials Service Demand – Morgan Hill.....	122
Table 53—Hazardous Materials Service Demand – Fire District.....	123
Table 54—Hazardous Material Probability Scoring.....	123
Table 55—Hazardous Material Impact Severity Scoring.....	124
Table 56—Overall Hazardous Material Risk.....	124
Table 57—Technical Rescue Service Demand – Gilroy.....	128
Table 58—Technical Rescue Service Demand – Morgan Hill.....	128
Table 59—Technical Rescue Service Demand – Fire District.....	128
Table 60—Technical Rescue Probability Scoring.....	129
Table 61—Technical Rescue Impact Severity Scoring.....	129
Table 62—Overall Technical Rescue Risk.....	129

**Table of Figures**

Figure 1—Gilroy Fire Department.....	17
Figure 2—Morgan Hill Fire Department.....	18
Figure 3—South Santa Clara County Fire District.....	19
Figure 4—Fractile versus Average Response Time Measurements.....	28
Figure 5—Overall Risk.....	31
Figure 6—Building Fire Progression Timeline.....	33
Figure 7—Survival Rate versus Time to Defibrillation.....	34
Figure 8—Number of Incidents by Year – 2016–2018.....	46
Figure 9—Number of Incidents by Year by Incident Type – 2016–2018.....	47
Figure 10—Number of Incidents by Hour of Day and Year – 2016–2018.....	47
Figure 11—Number of Incidents by Station – 2016–2018.....	48
Figure 12—Annual Number of Incidents by Station – 2016–2018.....	49
Figure 13—Number of Simultaneous Incidents by Year – 2016–2018.....	52
Figure 14—Same-Station Simultaneous Incident Activity by Year – 2016–2018.....	53
Figure 15—Overall Risk.....	88
Figure 16—Risk Planning Zones.....	90
Figure 17—CFAI Hazard Categories.....	99
Figure 18—Building Fire Progression Timeline.....	104
Figure 19—Population Density.....	105
Figure 20—SRA Fire Hazard Severity Zones – Santa Clara County.....	110
Figure 21—LRA Fire Hazard Severity Zones – Santa Clara County.....	111
Figure 22—Wildland Fires – Santa Clara County.....	112
Figure 23—Survival Rate versus Time of Defibrillation.....	116
Figure 24—Earthquake Faults.....	126
Figure 25—Flood Hazard Areas – Santa Clara County.....	127

VOLUME 2 of 2 – Map Atlas (separately bound)



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

## EXECUTIVE SUMMARY

The Cities of Gilroy and Morgan Hill (Cities) and the South Santa Clara County Fire District (Fire District), collectively referred to as the “Departments,” jointly retained Citygate Associates, LLC (Citygate) to conduct a comprehensive Standards of Coverage (SOC) assessment to provide a foundation for future local and regional fire service planning. The goal of this assessment is to identify both current services and desired service levels and then to assess the partner fire agencies’ ability to provide them. After understanding any possible gaps in operations and resources, Citygate has provided recommendations to improve regional operations and services over time.

This assessment is presented in several parts, including this Executive Summary outlining the most significant findings and recommendations, and the fire station/crew deployment analysis supported by maps and response statistics. A separate Map Atlas (Volume 2) contains all the maps referenced throughout this report. Overall, there are 40 findings and 10 specific action recommendations.

## POLICY CHOICES FRAMEWORK

There are no mandatory federal or state regulations directing the level of fire service staffing, response times, or outcomes. Thus, the level of fire protection services provided is a *local policy decision*. Communities have the level of fire services that they can afford, which may not always be the level desired. However, if services are provided at all, local, state, and federal regulations relating to firefighter and citizen safety must be followed.

## OVERALL DEPLOYMENT SUMMARY

Citygate finds that the three Departments are well organized to accomplish their mission to serve their respective populations over a varied land use pattern.

Simply stated, fire service deployment is about the *speed* and *weight* of the response. *Speed* refers to initial response (first-due) of all-risk intervention resources (engines, trucks, and/or ambulances) strategically deployed across a jurisdiction for response to emergencies within a time interval to achieve desired outcomes. *Weight* refers to multiple-unit responses (Effective Response Force (ERF) also commonly called a First Alarm) for more serious emergencies such as building fires, multiple-patient medical emergencies, vehicle collisions with extrication required, or technical rescue incidents. In these situations, enough firefighters must be assembled within a reasonable time interval to safely control the emergency and prevent it from escalating into a more serious event.

If desired outcomes include limiting building fire damage to only part of the inside of an affected building and/or minimizing permanent impairment resulting from a medical emergency, then

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

initial units should arrive within 7:30 minutes from 9-1-1 notification, and a multiple-unit ERF should arrive within 11:30 minutes of 9-1-1 dispatch center notification, all at 90 percent or better reliability. Total response time to emergency incidents includes three distinct components: (1) 9-1-1 call processing/dispatch; (2) crew turnout; and (3) travel. Recommended best practices for these response components are 1:30 minutes, 2:00 minutes, and 4:00/8:00 minutes respectively for first-due and multiple-unit ERF responses in urban areas.

Table 1 shows overall 90<sup>th</sup> percentile call-to-arrival performance for 2016–2018 by station. As Table 1 shows, none of the station response areas receive service close to the 7:30-minute best practice goal for urban/suburban population densities; however, the Fire District’s Masten and Gilroy Gardens stations meet Citygate’s best practice goal of 14:00 minutes or less for rural population densities.

**Table 1—Call-to-Arrival Performance – 2016–2018 (Taken from Table 20)**

Station	90 <sup>th</sup> Percentile Performance
Overall	9:15
SC1 – Morgan Hill	9:25
SC2 – Masten <sup>1</sup>	12:34
SC3 – Gilroy Gardens <sup>1</sup>	14:06
MH4 – El Toro	8:31
MH5 – Dunne Hill	8:51
GY7 – Chestnut	8:55
GY8 – Las Animas	8:11
GY9 – Sunrise	8:34
GYSTR – Glen Loma	10:51

Source: Fire Departments’ incident records  
<sup>1</sup> 14:00-minute call-to-arrival goal for rural response areas

Call processing/dispatch performance is *excellent* for Morgan Hill and the Fire District; however, Gilroy’s dispatch performance is about 1:00 minute (66 percent) *slower* than the best practice goal of 90 seconds or less at 90 percent or better reliability. The times in Table 1 also reflect a slower *travel* time than the preferred 4:00 minutes for 90 percent of the incidents in an urban population density, as summarized in Table 2.



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District Standards of Coverage Assessment—Volume 1

**Table 2—First-Due Travel Time Performance – 2016–2018 (Taken from Table 19)**

Station	90 <sup>th</sup> Percentile Performance
Overall	6:08
SC1 – Morgan Hill	6:28
SC2 – Masten <sup>1</sup>	8:50
SC3 – Gilroy Gardens <sup>1</sup>	11:24
MH4 – El Toro	6:01
MH5 – Dunne Hill	7:25
GY7 – Chestnut	5:37
GY8 – Las Animas	5:06
GY9 – Sunrise	5:09
GYSTR – Glen Loma	7:39

Source: Fire Departments' incident records  
<sup>1</sup> 10:30-minute travel time goal for rural response areas

The region-wide call-to-arrival response time of 9:15 minutes from 9-1-1 call answer is *significantly slower* than Citygate's recommendation of 7:30 minutes, due to multiple response time challenges in many of the fire station areas.

Overall, Citygate finds that the study partners are facing three primary challenges in the provision of fire services as follows:

#### **CHALLENGE #1—DAILY STAFFING CAPACITY**

While Citygate considers the three jurisdictions' physical response resources appropriate to protect against the hazards likely to impact each respective jurisdiction, the daily staffing level in each City of 10-12 response personnel provides a total response force only minimally sufficient for a single emerging fire incident or a one- to three-patient emergency medical services (EMS) incident. Even with automatic aid from the Fire District, daily staffing in both Cities barely meets the recommended minimum of 15 personnel including at least one Chief Officer for incident command and safety. A major shopping holiday at the outlet mall or a downtown community event can significantly affect service demand. When high service demand occurs or incident needs require more than the 10-12 on-duty personnel, the Cities are *dependent* on the Fire District to provide both first-due and ERF response staffing capacity. Similarly, the Fire District is *dependent* on one or both Cities for first-due and ERF staffing capacity.

Given increasing annual service demand and the Cities' continuing growth, Citygate is concerned about overall daily staffing and the Cities' ability to respond with more *weight of response* and to

### Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District Standards of Coverage Assessment—Volume 1

also have sufficient capacity for concurrent incidents. Thus, in Citygate's opinion, both Cities are *understaffed* to provide a suitable *weight of response* and capacity for concurrent incidents, and Citygate recommends that each City construct and staff an additional station as soon as fiscally feasible.

#### **CHALLENGE #2—FIRE STATION LOCATIONS**

Overall longer-than-desired first-due *travel* times shown in Table 2 are due to current fire station spacing, the non-grid street network design in some areas of each jurisdiction, gated/limited access communities, topography, natural and built barriers (hills and the highways), simultaneous incidents at peak hours of the day, and traffic congestion.

If desired outcomes include limiting building fire damage to only part of the inside of an affected building and/or minimizing permanent impairment resulting from a medical emergency, then both Cities should have travel time coverage to provide a Citygate-recommended *total* response time goal of 7:30 minutes or less for the first-due unit, and 11:30 minutes or less for a multiple-unit ERF response, all from 9-1-1 dispatch notification at 90 percent or better reliability. As the geographic mapping discussed in Section 2.6.1 shows, the stations are appropriately located in all major neighborhoods; however, they are spaced too far apart to provide the desired first-due and ERF travel time coverage. Thus, in Citygate's opinion, the two Cities have grown past their current station spacing, and quicker dispatch processing and turnout times cannot resolve the longer-than-desired travel times and traffic congestion—only an additional fire station in each City can.

Gilroy has implemented a pilot Alternative Service Model (ASM) study that provides a two-person Type-1 ambulance or Type-6 wildland fire engine for EMS calls in the newly developing Glen Loma area of the City. Citygate recommends that the ASM be continued until the City constructs and staffs a permanent fourth fire station in that area as soon as fiscally feasible.

Citygate also recommends that Morgan Hill construct and staff a third fire station in the central section of the City as soon as fiscally feasible. Potential interim steps to this goal include staffing the truck with three additional personnel daily as a third City unit, and/or dynamic deployment of a two-person Type-6<sup>1</sup> all-risk unit in central Morgan Hill during peak service demand hours.

The Fire District's Station #3 at Gilroy Gardens is poorly located within the City of Gilroy to serve its primary first-due response area along the west Highway 152 corridor and northwest generally along the Watsonville Road corridor. Should the District decide to relocate this station to a more suitable location further west or northwest of Gilroy, it would significantly impact first-due and ERF capacity and travel time coverage for Gilroy. Because of this, Citygate strongly encourages

<sup>1</sup> 18,000- to 20,000-pound GVW truck chassis with utility body, fire pump, water tank, and hose. May also be equipped to provide ALS/BLS EMS and initial rescue services.



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

the District and City to collaborate on future service delivery in this area of the City and District, including evaluating potential shared service opportunities such as cost-sharing a fire station to serve both jurisdictions similar to an arrangement between Morgan Hill and the Fire District.

While the Fire District's Masten station provides good first-due and ERF travel time coverage in all directions, an alternate location in the vicinity of the South Santa Clara County Airport would provide improved response time to the airport, San Martin, and Morgan Hill; however, it would increase response times into Gilroy and Fire District areas east of Gilroy. Any consideration to relocate this station should thus include both Cities.

### CHALLENGE #3—MUTUAL AID ISOLATION

While the three fire agencies have automatic aid agreements that provide for the dispatch of the closest first-due and ERF response resource(s) regardless of jurisdiction, they are poorly located geographically for prompt additional mutual aid. Thus, mutual aid cannot realistically be provided in a timely manner by Watsonville or the Pajaro Valley Fire District from the west, Hollister or the Aromas Tri-County Fire District from the south, CAL FIRE (when available) from the east, or San Jose from the north unless southern San Jose units are available and do not encounter traffic congestion on southbound U.S. 101. The three jurisdictions are essentially self- or co-reliant to provide the resources needed to resolve all but the most catastrophic emergencies without outside assistance. Such physical isolation, combined with fiscal realities that prevent any one jurisdiction from being able to afford a service level providing enough resources and staffing to handle all calls for service without assistance, makes a cooperative service delivery model that maximizes utilization of the combined resources to provide optimal operational and fiscal effectiveness and efficiency the best long-term alternative for all three jurisdictions.

### KEY FINDINGS AND RECOMMENDATIONS

Following are the key findings and all recommendations from this study. This is not a comprehensive list of each finding throughout the report, thus the finding numbers in this section are not continuous. A full list of all findings and recommendations can be found in Section 4 of this report.

**Finding #14:** First unit travel time for Gilroy is about 1:00 minute (25 percent) *slower* than a recommended best practice goal of 4:00 minutes or less for urban population densities, but only slightly (11–22 percent) slower than the Department's current 4:30-minute goal except for the Glen Loma / Santa Teresa area, where travel time is more than 3:00 minutes (67 percent) *slower* than the current 4:30-minute goal, and more than 3:30 minutes (87 percent) *slower* than the recommended 4:00-minute goal.

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

**Finding #15:** First unit travel time for Morgan Hill is 2:00–3:25 minutes (50–87 percent) *slower* than a recommended best practice goal of 4:00 minutes or less for urban population densities.

**Finding #16:** First unit travel time from the Fire District's Masten station meets a Citygate-recommended goal of 10:30 minutes or less for rural zones and is 1:00 minute (10 percent) *slower* than the goal from the Gilroy Gardens station. First unit travel time from the Morgan Hill station is 2:26 minutes (62 percent) *slower* than the 4:00-minute goal for urban/suburban population densities.

**Finding #17:** Call-to-arrival response performance in Gilroy, Morgan Hill, and the Fire District's Morgan Hill station is nine percent to 45 percent *slower* than Citygate's recommended 7:30-minute goal for urban/suburban response zones. Call-to-arrival performance from the Fire District's Masten and Gilroy Gardens stations *meets* Citygate's recommended 14:00-minute goal for rural areas.

**Finding #18:** Effective Response Force (ERF or First Alarm) call-to-arrival performance is *significantly slower* than the Citygate-recommended goal of 11:30 minutes for urban/suburban areas, except in the Glen Loma station area in Gilroy which is 9:38 minutes. Also, ERF performance *meets* the Citygate-recommended *rural* response goal of 19:30 minutes for the Fire District's Masten station response area.

**Finding #19:** Gilroy and Morgan Hill do not deploy enough firefighters daily to safely resolve even a single serious fire or EMS incident, nor to provide adequate capacity for simultaneous incidents.

**Finding #20:** Gilroy and Morgan Hill are dependent on Fire District resources to achieve a minimal Effective Response Force staffing of 14 personnel.

**Finding #21:** Gilroy and the Fire District receive mutual benefit from their current automatic aid agreement.

**Finding #22:** Morgan Hill and the Fire District receive mutual benefit from their current cost-shared engine and automatic aid agreement.

**Finding #23:** The three jurisdictions are poorly located geographically for prompt mutual aid other than from each other.

**Finding #24:** The three jurisdictions are essentially self- or co-reliant to provide the response resources to resolve all but the most catastrophic emergencies without outside assistance.

## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District Standards of Coverage Assessment—Volume 1

- Finding #28:** Citygate projects service demand will continue to increase approximately 2-5 percent annually over the next 16-21 years (2035-2040), with EMS service demand increasing at a slightly higher 3-6 percent annually and comprising an increasing percentage of total service demand.
- Finding #29:** The City of Gilroy is geographically too large to effectively provide recommended service levels from its three existing fire stations and Fire District Station #3 at Gilroy Gardens.
- Finding #30:** A fourth fire station in southwest Gilroy would improve five deployment needs including first-due travel time coverage, daily Citywide staffing, multiple-unit Effective Response Force (ERF) staffing, travel time coverage during traffic congestion periods, and reduced dependence on the Fire District's Station #3 at Gilroy Gardens for first-due and ERF capacity and staffing.
- Finding #31:** If the Fire District relocates the Gilroy Gardens station further west, it will impact first-due and Effective Response Force capacity, staffing, and travel time coverage for Gilroy.
- Finding #32:** The City of Morgan Hill is geographically too large to effectively provide recommended service levels from its two existing fire stations and shared Fire District Station #1.
- Finding #33:** The risks in Morgan Hill, combined with projected future growth, justify a dedicated minimum daily City staffing level of nine personnel, with 12 total personnel daily including the Fire District's Morgan Hill engine.
- Finding #34:** A third fire station in central Morgan Hill would improve Citywide daily staffing capacity and both first-due and Effective Response Force travel time coverage.
- Finding #37:** Relocation of the Fire District's Masten station would result in both advantages and disadvantages relative to first-due and Effective Response Force response performance and automatic aid.
- Finding #38:** Relocation of the Fire District's Gilroy Gardens station would result in both advantages and disadvantages relative to first-due and Effective Response Force response performance and automatic aid.
- Finding #39:** A cooperative fire service model that maximizes utilization of the combined three fire agency jurisdictions' resources is the best alternative going forward for efficient and cost-effective delivery of fire services in south Santa Clara County.

### Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District Standards of Coverage Assessment—Volume 1

- Finding #40:** Close collaboration between Gilroy, Morgan Hill, and the Fire District is critical to establishing and maintaining a cooperative regional fire service delivery model that maximizes utilization of the combined jurisdictions' resources to provide long-term operational and fiscal efficiencies.

**Recommendation #1:** **Adopt Updated Deployment Policies:** The Departments' elected officials should adopt *updated*, complete performance measures to aid deployment planning and to monitor performance. The measures of time should be designed to deliver outcomes that will save patients when possible upon arrival and to keep small but serious fires from becoming more serious. With this in mind, Citygate recommends the following measures:

- 1.1 Distribution of Fire Stations:** In *urban/suburban* population density areas, to treat pre-hospital medical emergencies and control small fires, the first-due unit should arrive within 7:30 minutes, 90 percent of the time from the receipt of the 9-1-1 call at fire dispatch. This equates to a 90-second dispatch time, a 2:00-minute company turnout time, and a 4:00-minute travel time.

In rural population density areas, the first-due unit should arrive within 14:00 minutes from the receipt of the 9-1-1 call at fire dispatch at 80 percent or better reliability. This equates to a 90-second dispatch time, a 2:00-minute company turnout time, and a 10:30-minute travel time.

- 1.2 Multiple-Unit Effective Response Force (ERF) for Serious Emergencies:** In *urban/suburban* population density areas, to confine building fires near the room of origin, keep vegetation fires under one acre in size, and treat multiple medical patients at a single incident, a multiple-unit ERF of at least 17 personnel, including two Battalion Chiefs, should arrive within 11:30 minutes from the time of 9-1-1 call receipt at fire dispatch 90 percent of the time. This equates to a 90-second dispatch time, a 2:00-minute company turnout time, and an 8:00-minute travel time.

For *rural* population density areas, a multiple-unit ERF of at least 13 personnel, including at least one Battalion Chief, should arrive within 19:30 minutes from the time of 9-1-1 call receipt at fire dispatch 80 percent of the time. This equates to a 90-second



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

dispatch time, a 2:00-minute crew turnout time, and a 16:00-minute travel time.

- 1.3 Hazardous Materials Response: Provide hazardous materials response designed to protect the communities from the hazards associated with uncontrolled release of hazardous and toxic materials. The fundamental mission of the Departments' response is to isolate the hazard, deny entry into the hazard zone, and notify appropriate officials/resources to minimize impacts on the community. This can be achieved with a first-due total response time of 7:30 minutes or less to provide initial hazard evaluation and/or mitigation actions. After the initial evaluation is completed, a determination can be made whether to request additional resources from the regional hazardous materials team.
- 1.4 Technical Rescue: Respond to technical rescue emergencies as efficiently and effectively as possible with enough trained personnel to facilitate a successful rescue with a first-due total response time of 7:30 minutes or less to evaluate the situation and/or initiate rescue actions. Following the initial evaluation, assemble additional resources as needed within a total response time of 11:30 minutes to safely complete rescue/extrication and delivery of the victim to the appropriate emergency medical care facility.

- Recommendation #2:** Gilroy needs to work to substantially lower dispatch processing times, and Morgan Hill and the Fire District need to work to lower crew turnout times.
- Recommendation #3:** The City of Gilroy should construct a fourth fire station in the southwest Glen Loma area of the City, and staff it with a full-time three-person crew as soon as fiscally feasible.
- Recommendation #4:** The City of Gilroy should continue the current pilot Alternative Service Model until such time as the Glen Loma station is constructed and staffed with a full-time crew.
- Recommendation #5:** The City of Gilroy and the Fire District should continue to provide shared services wherever feasible to enhance fire and EMS service delivery in both jurisdictions.



Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

- Recommendation #6:** The City of Morgan Hill should construct and staff a third fire station in the central section of the City as soon as fiscally feasible; or incrementally staff the truck with three personnel as a fourth unit, or dynamically deploy a two-person Peak Activity Unit during peak service demand periods.
- Recommendation #7:** Morgan Hill and the Fire District should continue to collaborate to provide shared services wherever feasible to enhance fire and EMS service delivery in both jurisdictions.
- Recommendation #8:** The Fire District should collaborate closely with both Cities relative to any potential station relocations.
- Recommendation #9:** Gilroy, Morgan Hill, and Fire District leadership should establish desire and intent as soon as possible to provide cooperative fire services for many decades, perhaps through a formal Memorandum of Understanding.
- Recommendation #10:** Given the desire and intent to jointly provide cooperative fire services for many decades, the three jurisdictions should establish a joint strategic planning team with policy-level direction to evaluate potential cooperative service elements for approval by the respective policy bodies, and then to conduct the detailed implementation planning necessary.

### NEXT STEPS

Citygate's recommended immediate next steps for Gilroy, Morgan Hill, and the Fire District are:

- ◆ Review and absorb the content, findings, and recommendations of this study
- ◆ Prepare a staff report and draft Resolution for each City Council and the Fire District Board of Commissioners to adopt the included recommended response performance goals
- ◆ Determine interest and intent to provide long-term joint cooperative fire services in south Santa Clara County
  - Consider a Memorandum of Understanding to memorialize such intent.

Recommended intermediate-term next steps include:

- ◆ Monitor response performance and unit workload at least annually

## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
*Standards of Coverage Assessment—Volume 1*

---

- ◆ Establish a joint agency strategic planning team with policy-level direction to evaluate potential cooperative service opportunities, including, but not limited to, fire crew staffing, deployment, cost sharing, and fire dispatch services, with the intent to develop a mutually beneficial long-term commitment and solution that optimizes the use of all three jurisdictions' resources to provide efficient and cost-effective fire services in south Santa Clara County.

*This page was intentionally left blank.*



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

## SECTION 1—INTRODUCTION AND BACKGROUND

The Cities of Gilroy and Morgan Hill (Cities) and the South Santa Clara County Fire District (Fire District), jointly retained Citygate Associates, LLC (Citygate) to conduct a comprehensive Standards of Coverage (SOC) assessment to provide a foundation for future fire service planning. The goal of this assessment is to identify both current services and desired service levels, and then to assess the partner agencies' abilities to provide them. Citygate's scope of work and corresponding Work Plan were developed consistent with Citygate's Project Team members' experience in fire administration and deployment. Citygate utilizes various National Fire Protection Association (NFPA) and Insurance Services Office (ISO) publications as best practice guidelines, along with the self-assessment criteria of the Commission on Fire Accreditation International (CFAI).

### 1.1 REPORT ORGANIZATION

This report is organized into the following sections. Volume 2 (Map Atlas) is separately bound.

- Executive Summary:** A summary of current services and significant future challenges, key findings and recommendations, and next steps.
- Section 1 Introduction and Background:** An introduction to the study and background facts about the three jurisdictions.
- Section 2 Standards of Coverage Assessment:** An overview of the SOC process and detailed analysis of existing deployment policies, outcome expectations, critical tasks, distribution and concentration effectiveness, reliability and historical response effectiveness, and overall deployment evaluation.
- Section 3 Future Service Needs and Alternative Service Models:** Quantification of future service demand and related service needs based on projected community growth and development, and identification and evaluation of potential alternative service delivery models.
- Section 4 Findings and Recommendations:** A comprehensive list of all findings and recommendations in this report.
- Section 5 Next Steps:** Recommended immediate and intermediate-term next steps.
- Appendix A Community Risk Assessment:** A comprehensive assessment of hazards likely to impact the community, probability of a hazard occurrence, likely impact severity resulting from a hazard occurrence, and overall risk by hazard type.

Section 1—Introduction and Background

page 13



Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

### 1.1.1 Goals of the Report

This report cites findings and makes recommendations, as appropriate, related to each finding. Findings and recommendations throughout this report are sequentially numbered. A complete list of these findings and recommendations is provided in Section 4.

This document provides technical information about how fire services are provided and legally regulated and how the three study partner agencies currently operate. This information is presented in the form of recommendations and policy choices for consideration by each respective City Council and the Fire District Board of Commissioners.

The result is a solid technical foundation upon which to understand the advantages and disadvantages of the choices facing the Cities' and Fire District's leadership regarding the best way to provide fire services and, more specifically, at what level of desired outcome and expense.

### 1.1.2 Limitations of Report

In the United States, there are no federal or state regulations requiring a specific minimum level of fire services. Each community, through the public policy process, is expected to understand the local fire and non-fire risks and its ability to pay, and then choose its level of fire services. If fire services are provided, federal and state regulations specify how to safely provide them for the public and for the personnel providing the services.

While this report and technical explanation can provide a framework for a discussion of how to best provide fire services in south Santa Clara County, neither this report nor the Citygate team can make the final decisions, nor can they cost out every possible alternative in detail. Once final strategic choices receive policy approval, City and Fire District staff can conduct any final costing and fiscal analyses as typically completed in their normal operating and capital budget preparation cycle.

## 1.2 PROJECT APPROACH AND SCOPE OF WORK

### 1.2.1 Project Approach and Research Methods

Citygate utilized multiple sources to gather, understand, and model information about the Cities and the Fire District. Citygate initially requested a large amount of background data and information to better understand current costs, service levels, history of service level decisions, and other prior studies.

In subsequent site visits, Citygate performed focused interviews of the project team members and other project stakeholders. Citygate reviewed demographic information about the Cities and Fire District, including the potential for future growth and development. Citygate also obtained map and response data from which to model current and projected fire service deployment with the goal

Section 1—Introduction and Background

page 14

## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District Standards of Coverage Assessment—Volume 1

to identify the location(s) of stations and crew quantities required to best serve the Cities and Fire District as they currently exist and to facilitate future deployment planning.

Once Citygate gained an understanding of the three service areas and their fire and non-fire risks, the Citygate team developed a model of fire services that was tested against the travel time mapping and prior response data to ensure an appropriate fit. Citygate also evaluated future growth potential and service demand by risk type and evaluated potential alternative emergency service delivery models. This resulted in Citygate proposing an approach to address current and long-range needs with effective and efficient use of existing resources. The result is a framework for enhancing fire services while meeting reasonable community expectations and fiscal realities.

#### 1.2.2 Project Scope of Work

Citygate's approach to this SOC assessment involved:

- ◆ Reviewing information provided by the three jurisdictions and conducting listening sessions with project stakeholders
- ◆ Utilizing FireView™, a geographic mapping software program, to model fire station travel time coverage
- ◆ Using StatsFD™, an incident response time analysis program, to review the statistics of prior incident performance and plot the results on graphs and geographic mapping exhibits
- ◆ Identifying and evaluating future population and related development growth
- ◆ Identifying and evaluating potential alternative service delivery models
- ◆ Recommending appropriate risk-specific response performance goals.

#### 1.3 STUDY AREA OVERVIEW

The City of Gilroy, which incorporated as a charter city in March 1870, is located 70 miles south of San Francisco at the southern end of Santa Clara County. Best known as the Garlic Capital of the World and home to the annual Garlic Festival each July, the City encompasses 16 square miles with a 2017 population of just over 54,000, which is projected to grow by up to 10 percent over the next five years. While the City's economy has historically centered on agricultural products and processing, Silicon Valley technology has more recently expanded south to Gilroy. The City is also home to more than 145 Premium Outlet stores, as well as Gavilan Community College.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Reference: City of Gilroy website and 2020 General Plan

### Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District Standards of Coverage Assessment—Volume 1

The City of Morgan Hill, incorporated in 1906, is located 12 miles north of Gilroy and 22 miles south of San Jose along U.S. 101. Known as one of the last communities in the region with a charming small-town atmosphere, Morgan Hill encompasses nearly 13 square miles with a 2017 population of just over 43,000 residents. The City's economy began transitioning in the 1950s from an agricultural center to more of a suburban residential community, although several technology companies as well as research and development firms and other industries are based in Morgan Hill.

The South County Fire Protection District of Santa Clara County, generally known as the South Santa Clara County Fire District, was formed in 1980 through consolidation of the Gilroy and Morgan Hill Rural Fire Districts. Encompassing approximately 432 square miles of unincorporated Santa Clara County in the areas of Gilroy, Morgan Hill, and San Martin, the Fire District serves a suburban/rural population of approximately 40,300. The Fire District is a dependent District of the County governed by the Board of Supervisors as the District Board of Directors, and a seven-member Board of Commissioners appointed by the Santa Clara County District 1 Supervisor.

#### 1.4 FIRE AGENCIES OVERVIEW

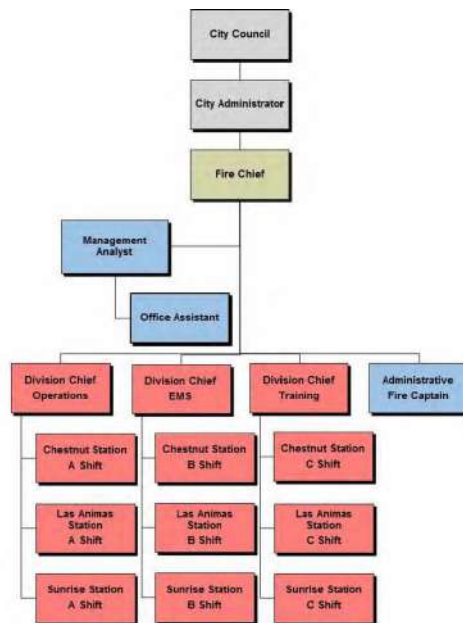
The Gilroy Fire Department, operating under authority of the Gilroy City Charter, provides all-risk fire, rescue, and Advanced Life Support (ALS) pre-hospital emergency medical services with a staff of 42 personnel, including a daily response force of nine personnel staffing three Type-1 structural fire engines and one Division Chief from the City's three fire stations. The Department's administrative staff consists of seven personnel including the Fire Chief, three Division Chiefs, an Administrative Fire Captain, a Management Analyst, and an Office Assistant as summarized in Figure 1.



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

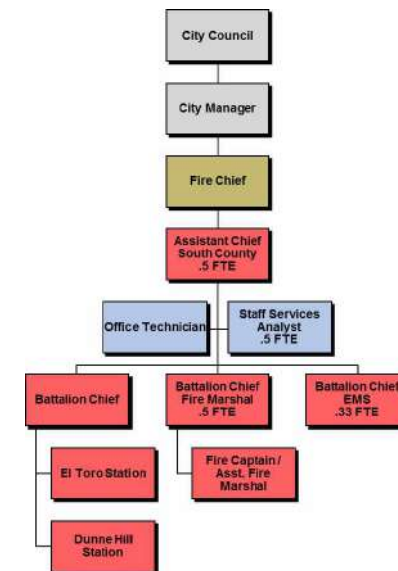
Figure 1—Gilroy Fire Department



The City of Morgan Hill contracts with the California Department of Forestry and Fire Protection (CAL FIRE) to staff and operate its Fire Department. Operating under authority of California Government Code Section 38611, the Morgan Hill Fire Department provides all-risk fire, rescue, and ALS pre-hospital emergency medical services with a staff of 27.33 personnel, including a daily response force of six personnel staffing two Type-1 structural fire engines and one Battalion Chief from the City's two fire stations. The Department's administrative staff consists of five personnel including a shared CAL FIRE Assistant Chief, one CAL FIRE Battalion Chief, a shared Battalion Chief/Fire Marshal, one Office Technician, and a shared Staff Services Analyst as summarized in Figure 2.

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

Figure 2—Morgan Hill Fire Department

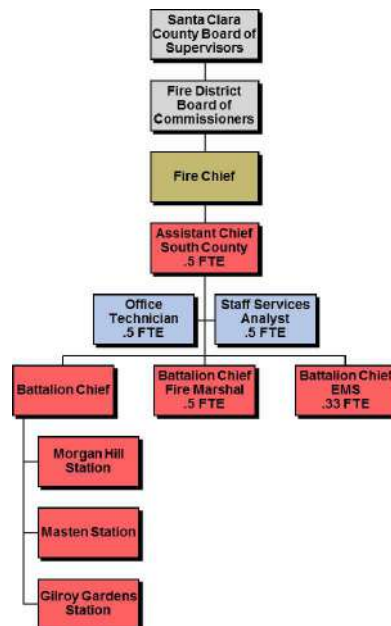


The Fire District also contracts with the California Department of Forestry and Fire Protection (CAL FIRE) to staff and manage Fire District facilities and functions. Operating under authority of California Health and Safety Code Section 13800, known as the Fire Protection District Law of 1987, the Fire District provides all-risk fire, rescue, and ALS pre-hospital emergency medical services with a staff of 25.83 personnel, including a daily response force of nine personnel staffing three Type-1 structural fire engines and one Battalion Chief from the Fire District's three fire stations. The Fire District's administrative staff consists of five personnel including a shared CAL FIRE Assistant Chief, one CAL FIRE Battalion Chief, a shared Battalion Chief/Fire Marshal, one Office Technician, and a shared Staff Services Analyst as summarized in Figure 3.

## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

**Figure 3—South Santa Clara County Fire District**



Response personnel for all three agencies are trained to either the Emergency Medical Technician (EMT) level capable of providing Basic Life Support (BLS) pre-hospital emergency medical care, or the EMT-Paramedic (Paramedic) level capable of providing ALS pre-hospital emergency medical care. Ground Paramedic ambulance service is provided by Santa Clara County Ambulance, now a division of American Medical Response (AMR) (previously Rural/Metro), a private-sector ambulance provider operating under a non-exclusive operating area contract administered by the Santa Clara County Emergency Medical Services Agency. Air ambulance services, when needed, are provided by CALSTAR (Gilroy) and Life Flight (Palo Alto). Four area hospitals provide emergency medical services, including Saint Louise Regional Hospital in Gilroy, two in San Jose, and one in Palo Alto, all of which have trauma centers.

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

Response personnel are also trained to the U. S. Department of Transportation Hazardous Material First Responder Operational (FRO) level to provide initial hazardous material incident assessment, hazard isolation, and support for a regional hazardous material response team available to all three jurisdictions from the City of San Jose or Central Santa Clara County Fire District through mutual aid. Gilroy can also deploy a hazardous materials decontamination unit as needed in support of the regional Hazardous Materials Response Team.

Response personnel from all three Departments are further trained to Confined Space Awareness level, and the Fire District can deploy a Type-2 Urban Search and Rescue (USAR) Team from its Gilroy Gardens station as needed or requested through the County mutual aid system.

Table 3 summarizes total budgeted personnel by agency and function.

**Table 3—Budgeted Personnel by Agency**

Function	Budgeted Personnel			
	Gilroy	Morgan Hill <sup>1</sup>	Fire District <sup>1</sup>	Total
Administration	7.0	3.83	3.33	14.16
Operations	35.0	22.0	22.0	79.0
Fire Prevention	0	1.5	5	2.0
<b>Total</b>	<b>42.0</b>	<b>27.33</b>	<b>25.83</b>	<b>95.16</b>

Source: Fire agencies

<sup>1</sup> Does not include state-funded Unit/Fire Chief

Gilroy personnel work a 48/96-hour shift schedule of two consecutive 24-hour days on duty, followed by four consecutive days off. Morgan Hill and Fire District personnel work a 72/96 schedule of three consecutive 24-hour days on duty, followed by four consecutive days off.



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

## SECTION 2—STANDARDS OF COVERAGE ASSESSMENT

This section provides a detailed analysis of the three fire agencies' current ability to deploy and mitigate emergency risks within their service area. The response analysis uses prior response statistics and geographic mapping to help each agency and the community visualize what the current response system can and cannot deliver.

### 2.1 STANDARDS OF COVERAGE PROCESS OVERVIEW

The core methodology used by Citygate in the scope of its deployment analysis work is *Standards of Cover*, fifth and sixth editions, which is a systems-based approach to fire department deployment published by the Commission on Fire Accreditation International (CFAI). This approach uses local risk and demographics to determine the level of protection best fitting a community's needs.

The Standards of Coverage (SOC) method evaluates deployment as part of a fire agency's self-assessment process. This approach uses risk and community expectations on outcomes to help elected officials make informed decisions on fire and emergency medical services deployment levels. Citygate has adopted this multiple-part systems approach as a comprehensive tool to evaluate fire station locations. Depending on the needs of the study, the depth of the components may vary.

Such a systems approach to deployment, rather than a one-size-fits-all prescriptive formula, allows for local determination. In this comprehensive approach, each agency can match local needs (risks and expectations) with the costs of various levels of service. In an informed public policy debate, a governing board "purchases" the fire and emergency medical service levels the community needs and can afford.

While working with multiple components to conduct a deployment analysis is admittedly more work, it yields a much better result than using only a singular component. For instance, if only travel time is considered, and frequency of multiple calls is not, the analysis could miss over-worked companies. If a risk assessment for deployment is not considered, and deployment is based only on travel time, a community could under-deploy to incidents.

Table 4 describes the eight elements of the SOC process.

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

**Table 4—Standards of Coverage Process Elements**

SOC Element		Description
1	Existing Deployment Policies	A review of the deployment goals/policies the agency has in place today.
2	Community Outcome Expectations	A review of the expectations of the community for responses to emergencies.
3	Community Risk Assessment	A review of the values to be protected from hazards in the community. (For this report, see Appendix A—Community Risk Assessment.)
4	Critical Task Analysis	A review of the tasks that must be performed and the personnel required to deliver the stated outcome expectation for the Effective Response Force.
5	Distribution Analysis	A review of the spacing of first-due response resources (typically engines) to control routine emergencies.
6	Concentration Analysis	A review of the spacing of fire stations so that more complex emergencies can receive sufficient resources in a timely manner (First Alarm Assignment or the ERF).
7	Reliability and Historical Response Effectiveness Analysis	An evaluation of prior response statistics to determine the percent of compliance the existing system delivers.
8	Overall Evaluation	Proposed Standard of Coverage statements by risk type, as necessary.

Source: CFAI *Standards of Cover*, Fifth Edition

Simply summarized, fire service deployment is about the *speed* and *weight* of the response. *Speed* refers to initial response (first-due), all-risk intervention resources (engines, trucks, and/or ambulances) strategically deployed across a jurisdiction for response to emergencies within a specified time interval to control routine to moderate emergencies without the incident escalating to greater size or severity. *Weight* refers to multiple-unit responses for more serious emergencies, such as building fires, multiple-patient medical emergencies, vehicle collisions with extrication required, or technical rescue incidents. In these situations, an adequate number of firefighters must be assembled within a reasonable time interval to safely control the emergency and prevent it from escalating into a more serious event. Table 5 illustrates this deployment paradigm.



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

**Table 5—Fire Service Deployment Paradigm**

Element	Description	Purpose
<b>Speed of Response</b>	Travel time of initial response all-risk intervention units strategically located across a jurisdiction	To control routine to moderate emergencies without the incident escalating in size or complexity
<b>Weight of Response</b>	The number of firefighters in a multiple-unit response for serious emergencies	To assemble enough firefighters within a reasonable time frame to safely control a more complex emergency without escalation

Smaller fires and less complex emergencies require a single-unit or two-unit response (engine and/or specialty resource) within a relatively short response time. Larger or more complex incidents require more units and personnel to control. In either case, if the crews arrive too late or the total number of personnel is too few for the emergency, they are drawn into an escalating and more dangerous situation. The science of fire crew deployment is to spread crews out across a community or jurisdiction for quick response to keep emergencies small with positive outcomes, without spreading resources so far apart that they cannot assemble quickly enough to effectively control more serious emergencies.

### 2.2 CURRENT DEPLOYMENT

#### **SOC ELEMENT 1 OF 8 EXISTING DEPLOYMENT POLICIES**

Nationally recognized standards and best practices suggest using several incremental measurements to define response time. Ideally, the clock start time is when the 9-1-1 dispatcher receives the emergency call. In some cases, the call must then be transferred to a separate fire dispatch center. In this setting, the response time clock starts when the fire center receives the 9-1-1 call into its computer-aided dispatch (CAD) system. Response time increments include dispatch center call processing, crew alerting and response unit boarding (commonly called turnout time), and actual driving (travel) time.

At the time of this study, each agency's response time goals included:

#### 2.2.1 City of Gilroy

Chapter 7 of the City's General Plan 2020 states in *Policy 18.01 Standards of Service*, "Continue to provide and maintain police and fire services that are adequate in manpower, equipment, and resources to respond to localized emergencies and calls for service within the City. The departments' current levels of service should be maintained or improved as the City continues to grow, with

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

*average emergency response times for police services of approximately 4.5 minutes and average emergency response times for fire services of less than 5.0 minutes."*

Other City documents reflect general wording about acceptable risk but do not really define what that means for various types of fire, medical, and technical emergencies. One of the City Council's 2018 Strategic Goals is to "Enhance Public Safety Capabilities."

The Gilroy Fire Department has operating goals to:

- ◆ Respond to emergency calls for service within 5:00 minutes 75 percent of the time
- ◆ Contain building fires to the room of origin 70 percent of the time
- ◆ Provide an effective response force (First Alarm) of 12-15 personnel within 10:00 minutes of initial dispatch for 95 percent of fires to contain the escalation of the emergency
- ◆ Have crew turnout time after notification be 60-80 seconds based on protective clothing needed and time of day

#### 2.2.2 City of Morgan Hill

Chapter 9 of the City's General Plan states:

- ◆ *Goal SSI-1.1 Efficient police, fire and emergency medical response services, and access to local medical facilities*
- ◆ *Policy SSI-1.1.1 Staffing. Provide police and fire staffing and facilities as necessary to provide adequate public safety protection.*
- ◆ *Other policies cover access and preparedness, although in very general terms*

The Fire Department has a policy for EMS to arrive in urban and suburban (as defined by census data) areas in 7:59 minutes or less, and in rural areas in 11:59 minutes or less 95 percent of the time. These two measures come from the County's EMS system and ambulance provider plans.

For structural fires, the Department should deploy 12 firefighters plus two Chief Officers within 14:00 minutes 90 percent of the time.

#### 2.2.3 South Santa Clara County Fire District

The Fire District has a policy for EMS to arrive in urban and suburban (as defined by census data) areas in 7:59 minutes or less, and in rural areas in 11:59 minutes or less 95 percent of the time. These two measures come from the County's EMS system and ambulance provider goals.

For structural fires, the Fire District should deploy 12 firefighters plus two Chief Officers within 14:00 minutes 90 percent of the time.



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

None of these goals begin the time measure from the receipt of the 9-1-1 call, nor do they separate crew turnout time from actual driving time, which is a current best practice. They also do not address response performance to other risks within the jurisdictions, such as hazardous materials and technical rescue, as recommended by the CFAL. The three agencies do have a few goals and service-level histories that can be documented in response times, number of response companies, and minimum staffing. However, departmental goals are not adopted elected official policy direction as recommended by CFAL.

Currently, NFPA Standard 1710, a recommended deployment standard for *career* fire departments in urban/suburban areas, recommends initial (first-due) intervention units' arrival within a 4:00-minute travel time and recommends arrival of all the resources comprising the multiple-unit First Alarm within 8:00 minutes, at 90 percent or better reliability.<sup>3</sup>

The most recent published best practices by the NFPA for dispatching have increased the dispatch processing time up to 90 seconds and, if there are language barriers, 120 seconds. Further, for crew turnout time, 60–80 seconds is recommended, depending on the type of protective clothing that must be donned.

If the travel time measures recommended by the NFPA (and Citygate) are added to dispatch processing and crew turnout times recommended by Citygate and best practices, then a realistic 90 percent first unit arrival goal is now 7:30 minutes from the time of fire dispatch receiving the call. This is comprised of 90 seconds dispatch, 2:00 minutes crew turnout, and 4:00 minutes travel.

- Finding #1:** None of the three agencies have elected-official-approved response performance objectives meeting all best practice elements for time and desired outcomes. Some of the departmental policies have a portion of the elements of best practices-based response time and outcomes desired policies.
- Finding #2:** All three agencies have, over the last decade or more, completed a fire master plan, Standards of Response Cover assessment, or a contract for services agreement, yet the elected officials have not clearly adopted the response time policies as recommended in prior studies.

<sup>3</sup> NFPA 1710 - Standard for the Organization and Deployment of Fire Suppression Operations, Emergency Medical Operations, and Special Operations to the Public by Career Fire Departments (2016 Edition).



Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

## 2.2.4 Current Deployment Model

*Resources and Staffing*

Table 6 summarizes the current fire services deployment model in the joint south County service area:

Table 6—Agency Facilities and Response Resources

Station	Address	Assigned Apparatus	Minimum Staffing
South Santa Clara Fire District			10
Morgan Hill 1	15670 Monterey Road, Morgan Hill	Engine 67 Battalion Chief <sup>1</sup>	3 1
Masten 2	10810 No Name Uno, Gilroy	Engine 68	3
Gilroy Gardens 3	3050 Hecker Pass Hwy., Gilroy	Engine 69	3
City of Morgan Hill			6
El Toro 4	18300 Old Monterey Road	Engine 57 Truck 57	3
Dunne Hill 5	2100 E. Dunne Avenue	Engine 58	3
City of Gilroy			10
Chestnut 7	7070 Chestnut Street	Engine 47 Division Chief	3 1
Las Animas 8	8383 Wren Avenue	Engine 48	3
Sunrise 9	880 Sunrise Drive	Engine 49	3

Source: South Santa Clara County fire agencies

<sup>1</sup> Battalion Chief is co-funded by the City of Morgan Hill and the Fire District

The three agencies have automatic mutual aid agreements with all other Santa Clara County fire agencies and are also signatories to the County and State of California mutual aid agreements.

*Response Plan*

The three agencies provide all-risk first response services to the people and facilities they protect including fire suppression; pre-hospital Paramedic (ALS) or Basic Life Support (BLS) emergency medical services (EMS); hazardous material and technical rescue response; and other non-emergency services, including fire prevention, community safety education, and other related services.

Given the diverse set of emergency risks presented in the south County area, the agencies utilize a best practice-based tiered response plan calling for different types and numbers of resources



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District Standards of Coverage Assessment—Volume 1

depending on incident/risk type. The two fire dispatch centers (Gilroy and CAL FIRE) select and dispatch the closest and most appropriate resource types pursuant to the three Departments' joint response plan, as shown in Table 7.

**Table 7—Response Plan by Major Incident Type**

Incident Type	Resources Dispatched	Total Personnel
Single-Patient EMS	1 Engine + 1 County Paramedic Ambulance	5
Vehicle Fire	1 Engine	3
Residential Building Fire	4 Engines, 2 Battalion Chiefs (Add Morgan Hill Ladder Truck if Commercial Building in Morgan Hill or Fire District Areas)	14
Wildland Fire (Medium)	4 Engines, 1 Water Tender, 1 Battalion Chief	14
Rescue	2 Engines, 1 Battalion Chief	7
Hazardous Material	2 Engines, 1 Battalion Chief	7

Source: Fire Departments

**Finding #3:** The three fire agencies have a standard response plan that considers risk and establishes an appropriate initial response for each incident type. Each type of call for service receives the combination of engines, trucks, specialty units, and command officers customarily needed to effectively control that type of incident based on each agency's experience.

### 2.3 OUTCOME EXPECTATIONS

#### **SOC ELEMENT 2 OF 8 COMMUNITY OUTCOME EXPECTATIONS**

The Standards of Coverage process begins by reviewing existing emergency services outcome expectations. This includes determining for what purpose the response system exists and whether the governing body has adopted any response performance measures. If it has, the time measures used must be understood and sound data must be available.

Current national best practice is to measure percent completion of a goal (e.g., 90 percent of responses) instead of an average measure. Mathematically, this is called a fractile measure.<sup>4</sup> This is because measuring the average only identifies the central or middle point of response time

<sup>4</sup> A *fractile* is that point below which a stated fraction of the values lie. The fraction is often given in percent; the term percentile may then be used.

### Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District Standards of Coverage Assessment—Volume 1

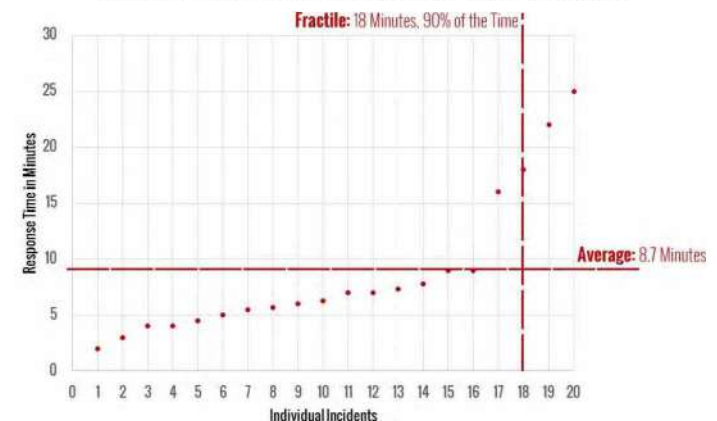
performance for all calls for service in the data set. Using an average makes it impossible to know how many incidents had response times that were far above the average or just above.

For example, Figure 4 shows response times for a fictitious fire department. This agency is small and receives 20 calls for service each month. Each response time has been plotted on the graph from shortest response time to longest response time.

Figure 4 shows that the average response time is 8.7 minutes. However, the average response time fails to properly account for four calls for service with response times far exceeding a threshold in which positive outcomes could be expected. In fact, it is evident in Figure 4 that 20 percent of responses are far too slow and that this jurisdiction has a potential life-threatening service delivery problem. Average response time as a measurement tool for fire services is simply not sufficient. This is a significant issue in larger cities if hundreds or thousands of calls are answered far beyond the average point.

By using the fractile measurement with 90 percent of responses in mind, this small jurisdiction has a response time of 18:00 minutes, 90 percent of the time. This fractile measurement is far more accurate at reflecting the service delivery situation of this small agency.

**Figure 4—Fractile versus Average Response Time Measurements**



More importantly, within the SOC process, positive outcomes are the goal. From that, crew size and response time can be calculated to allow appropriate fire station spacing (distribution and concentration). Emergency medical incidents include situations with the most severe time



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

constraints. The brain can only survive 4:00–6:00 minutes without oxygen. Cardiac arrest and other events can cause oxygen deprivation to the brain. While cardiac arrests make up a small percentage, drowning, choking, trauma constrictions, or other similar events have the same effect. In a building fire, a small incipient fire can grow to involve the entire room in a 6:00- to 8:00-minute time frame. If fire service response is to achieve positive outcomes in severe emergency medical situations and incipient fire situations, *all* responding crews must arrive, assess the situation, and deploy effective measures before brain death occurs or the fire spreads beyond the room of origin.

Thus, from the time of 9-1-1 receiving the call, an effective deployment system is *beginning* to manage the problem within a 7:00- to 8:00-minute total response time. This is right at the point that brain death is becoming irreversible and the fire has grown to the point of leaving the room of origin and becoming very serious. Thus, the City needs a *first-due* response goal that is within a range to give the situation hope for a positive outcome. It is important to note that the fire or medical emergency continues to deteriorate from the time of inception, not from the time the fire engine starts to drive the response route. Ideally, the emergency is noticed immediately and the 9-1-1 system is activated promptly. This step of awareness—calling 9-1-1 and giving the dispatcher accurate information—takes, in the best of circumstances, 1:00 minute. Crew notification and travel time take additional minutes. Upon arrival, the crew must approach the patient or emergency, assess the situation, and appropriately deploy its skills and tools. Even in easy-to-access situations, this step can take 2:00 minutes or more. This time frame may be increased considerably due to long driveways, apartment buildings with limited access, multiple-story apartments or office complexes, or shopping center buildings.

Unfortunately, there are times when the emergency has become too severe, even before the 9-1-1 notification and/or fire department response, for the responding crew to reverse. However, when an appropriate response time policy is combined with a well-designed deployment system, only anomalies like bad weather, poor traffic conditions, or multiple emergencies slow down the response system. Consequently, a properly designed system will give citizens the hope of a positive outcome for their tax dollar expenditure.

For this report, total response time is the sum of the agency's fire dispatch center's dispatch processing, crew turnout, and road travel time. This is consistent with CFAI best practice recommendations.

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

## 2.4 COMMUNITY RISK ASSESSMENT

### SOC ELEMENT 3 OF 8 COMMUNITY RISK ASSESSMENT

The third element of the SOC process is a community risk assessment. Within the context of an SOC study, the objectives of a community risk assessment are to:

- ◆ Identify the values at risk to be protected within the community or service area.
- ◆ Identify the specific hazards with the potential to adversely impact the community or service area.
- ◆ Quantify the overall risk associated with each hazard.
- ◆ Establish a foundation for current/future deployment decisions and risk-reduction/hazard mitigation planning and evaluation.

A *hazard* is broadly defined as a situation or condition that can cause or contribute to harm. Examples include fire, medical emergency, vehicle collision, earthquake, flood, etc. *Risk* is broadly defined as the *probability of hazard occurrence* in combination with the *likely severity of resultant impacts* to people, property, and the community as a whole.

#### 2.4.1 Risk Assessment Methodology

The methodology employed by Citygate to assess community risks as an integral element of an SOC study incorporates the following elements:

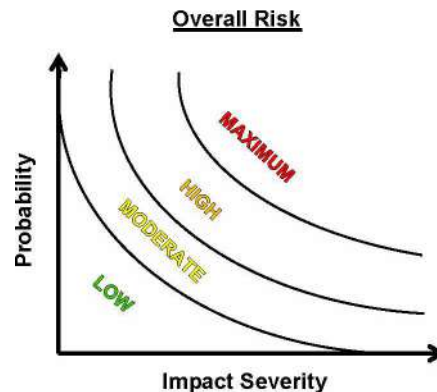
- ◆ Identification of geographic planning sub-zones (risk zones) appropriate to the community or jurisdiction.
- ◆ Identification and quantification (to the extent data is available) of the specific values at risk to various hazards within the community or service area.
- ◆ Identification of the fire and non-fire hazards to be evaluated.
- ◆ Determination of the probability of occurrence for each hazard.
- ◆ Identification and evaluation of multiple, relevant impact severity factors for each hazard by planning zone, using agency/jurisdiction-specific data and information.
- ◆ Quantification of overall risk for each hazard based on probability of occurrence in combination with probable impact severity as shown in Figure 5.



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

**Figure 5—Overall Risk**



### 2.4.2 Values at Risk to Be Protected

Broadly defined, *values at risk* are those tangibles of significant importance or value to the community or jurisdiction that are potentially at risk of harm or damage from a hazard occurrence. Values at risk typically include people, critical facilities/infrastructure, buildings, and key economic, cultural, historic, and/or natural resources.

#### *People*

Residents, employees, visitors, and travelers through a community or jurisdiction are vulnerable to harm from a hazard occurrence. Particularly vulnerable are specific at-risk populations, including those unable to care for themselves or self-evacuate in the event of an emergency. At-risk populations typically include children younger than 10 years of age, the elderly, people housed in institutional settings, those requiring special access, and/or those who have functional needs. Key demographic data for each of the three service areas is contained in **Appendix A—Community Risk Assessment**.

#### *Critical Infrastructure / Key Resources*

The U.S. Department of Homeland Security defines Critical Infrastructure / Key Resources as those physical assets essential to the public health and safety, economic vitality, and resilience of a community, such as lifeline utilities infrastructure, telecommunications infrastructure, essential government services facilities, public safety facilities, schools, hospitals, airports, etc. The 2017

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

Santa Clara County Operational Area Hazard Mitigation Plan (Volume 2) identifies critical facilities and infrastructure within the two Cities and the unincorporated Fire District areas. A hazard occurrence with significant impact severity affecting one or more of these facilities would likely adversely impact critical public or community services.

#### *Buildings*

The three-jurisdiction service area includes thousands of housing units and hundreds more non-residential occupancies, including office, research, professional services, and retail sales buildings; restaurants/bars; motels; churches; schools; government facilities; healthcare facilities; and other non-residential uses as described in **Appendix A**.

### 2.4.3 Hazard Identification

Citygate utilizes prior risk studies where available, fire and non-fire hazards as identified by the CFAI, and data and information specific to the agency/jurisdiction to identify the hazards to be evaluated for this report.

Following an evaluation of the hazards identified in all three agencies' fire and non-fire hazards as identified by the CFAI as they relate to services provided by the Departments, Citygate evaluated the following five hazards for this risk assessment:

- ◆ Building Fire
- ◆ Vegetation/Wildland Fire
- ◆ Medical Emergency
- ◆ Hazardous Material Release/Spill
- ◆ Technical Rescue

Because building fires and medical emergencies have the most severe time constraints if positive outcomes are to be achieved. Following is a brief overview of building fire and medical emergency risk. **Appendix A** contains the full risk assessment for all five hazards.

#### *Building Fire Risk*

One of the primary hazards in any community is building fire. Building fire risk factors include building density, size, age, occupancy, and construction materials and methods, as well as the number of stories, the required fire flow, the proximity to other buildings, built-in fire protection/alarm systems, an available fire suppression water supply, building fire service capacity, fire suppression resource deployment (distribution/concentration), staffing, and response time.

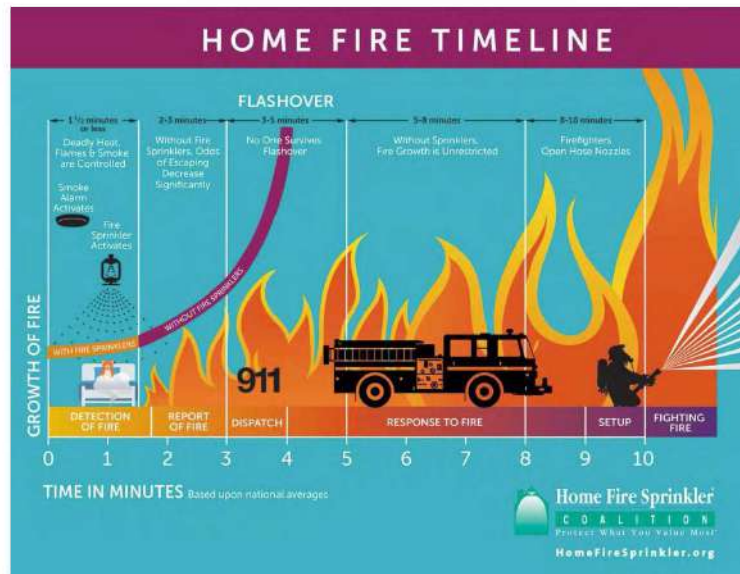


## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

Figure 6 illustrates the building fire progression timeline and shows that flashover, which is the point at which the entire room erupts into fire after all the combustible objects in that room reach their ignition temperature, can occur as early as 3:00–5:00 minutes from the initial ignition. Human survival in a room after flashover is extremely improbable.

**Figure 6—Building Fire Progression Timeline**

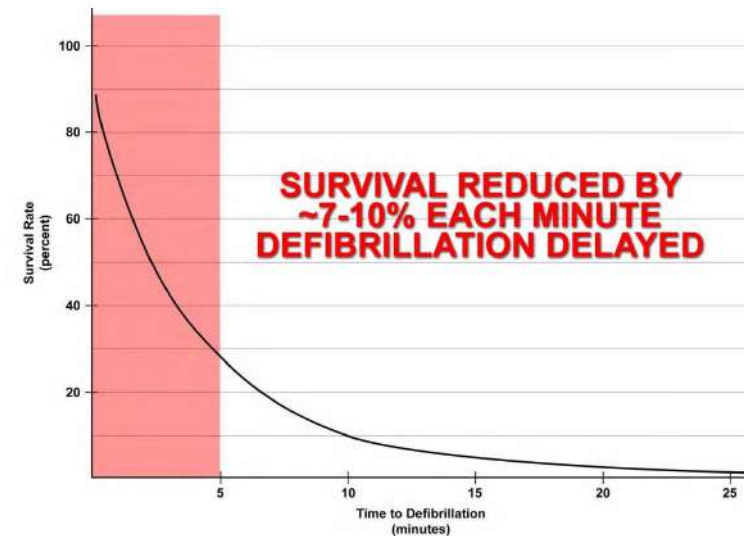


#### Medical Emergency Risk

Fire agency service demand in most jurisdictions is predominantly for medical emergencies. Figure 7 illustrates the reduced survivability of a cardiac arrest victim as time to defibrillation increases.

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

**Figure 7—Survival Rate versus Time to Defibrillation**



Source: [www.suddencardiacarrest.org](http://www.suddencardiacarrest.org)

The three fire agencies currently provide first responder ALS or BLS pre-hospital emergency medical services, with operational personnel trained to the EMT or EMT-Paramedic level.

#### 2.4.4 Risk Assessment Summary

Citygate's assessment of the values at risk and hazards likely to impact the three-agency service area yields the following overall risk ranging from *Low* to *High* for the five hazards, as summarized in the following table by fire station area planning zone. See **Appendix A** for the full risk assessment.

## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

**Table 8—Overall Risk by Hazard**

Hazard	Risk Planning Zone								
	SSCCFD 1 Morgan Hill	SSCCFD 2 Madera	SSCCFD 3 Gilroy Gardens	Morgan Hill 4 El Toro	Morgan Hill 5 Dunne Hill	Gilroy 7 Chestnut	Gilroy 8 Las Animas	Gilroy 9 Sunrise	Gilroy Glen Loma
Building Fire	Moderate	Low	Low	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate	Low
Vegetation/Wildland Fire	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate	Low	Low	Low	Moderate	Moderate
Medical Emergency	High	High	High	High	High	High	High	High	High
Hazardous Material	Moderate	Moderate	Low	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate
Technical Rescue	Low	Low	Low	Low	Low	Low	Low	Low	Low

### 2.5 CRITICAL TASK TIME MEASURES—WHAT MUST BE DONE OVER WHAT TIME FRAME TO ACHIEVE THE STATED OUTCOME EXPECTATION?

#### SOC ELEMENT 4 OF 8 CRITICAL TASK TIME STUDY

SOC studies use critical task information to determine the number of firefighters needed within a timeframe to achieve desired objectives on fire and emergency medical incidents. Table 9 and Table 10 illustrate critical tasks typical of building fire and medical emergency incidents, including the minimum number of personnel required to complete each task. These tables are composites from Citygate clients in urban/suburban departments similar to the three fire agencies, with units staffed with three personnel per engine or ladder truck. It is important to understand the following relative to these tables:

- ◆ It can take considerable time after a task is ordered by command to complete the task and arrive at the desired outcome.
- ◆ Task completion time is usually a function of the number of personnel that are *simultaneously* available. The fewer firefighters available, the longer some tasks will take to complete. Conversely, with more firefighters available, some tasks are completed concurrently.
- ◆ Some tasks must be conducted by a minimum of two firefighters to comply with safety regulations. For example, two firefighters are required to search a smoke-filled room for a victim.
- ◆ These issues are important as the three population centers with their fire stations are all not immediately adjacent to one another. For serious fire staffing, either City needs the District crews to be immediately available and/or needs U.S. 101 to be open and clear for one city to get to the other quickly.

### 2.5.1 Critical Firefighting Tasks

Table 9 illustrates the critical tasks required to control a typical single-family dwelling fire with five response units (four engines/trucks and two Chief Officers) from the three Departments, for a total Effective Response Force (ERF) of 14 personnel. These tasks are taken from typical fire departments' operational procedures, which are consistent with the customary findings of other agencies using the SOC process. No conditions exist to override the Occupational Safety and Health Administration (OSHA) two-in/two-out safety policy, which requires that firefighters enter atmospheres that are immediately dangerous to life and health, such as building fires, in teams of two while two more firefighters are outside and immediately ready to rescue them should trouble arise.

**Scenario:** Simulated approximately 2,000 square-foot, two-story, residential fire with unknown rescue situation. Responding companies receive dispatch information typical for a witnessed fire. Upon arrival, they find approximately 50 percent of the second floor involved in fire.



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

**Table 9—First Alarm Residential Fire Critical Tasks—14 Personnel**

Critical Task Description	Personnel Required
<b>First-Due Engine (Three Personnel)</b>	
1 Conditions report	1
2 Establish supply line to hydrant.	2
3 Deploy initial fire attack line to point of building access.	1-2
4 Operate pump and charge attack line.	1
5 Establish incident command.	1
6 Conduct primary search.	2
<b>Second-Due Engine (Three Personnel)</b>	
7 If necessary, establish supply line to hydrant.	1-2
8 Deploy a backup attack line.	1-2
9 Establish Initial Rapid Intervention Crew.	2
<b>Third-Due Engine or Truck (Three Personnel)</b>	
10 Conduct initial search and rescue, if not already completed.	2
11 Deploy ground ladders to roof.	1-2
12 Establish horizontal or vertical building ventilation.	1-2
13 Open concealed spaces as required	2
<b>Chief Officers (Two)</b>	
14 Transfer of incident command.	1
15 Establish exterior command and scene safety.	1
<b>Fourth-Due Engine (Three Personnel)</b>	
16 Establish Initial Rapid Intervention Crew.	3
17 Secure utilities.	2
18 Deploy second attack line as needed.	2
19 Conduct secondary search.	2

Grouped together, the duties in Table 9 form an Effective Response Force, or First Alarm Assignment. These distinct tasks must be performed to effectively achieve the desired outcome; arriving on scene does not stop the emergency from escalating. While firefighters accomplish these tasks, the incident progression clock keeps running.

Fire in a building can double in size during its free-burn period before fire suppression is initiated. Many studies have shown that a small fire can spread to engulf an entire room in fewer than 4:00-5:00 minutes after free burning has started. Once the room is completely superheated and involved

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

in fire (known as flashover), the fire will spread quickly throughout the structure and into the attic and walls. For this reason, it is imperative that fire suppression and search/rescue operations commence before the flashover point occurs *if* the outcome goal is to keep the fire damage in or near the room of origin. In addition, flashover presents a life-threatening situation to both firefighters and any occupants of the building.

### 2.5.2 Critical Medical Emergency Tasks

The Departments respond to thousands of EMS incidents annually, including vehicle accidents, strokes, heart attacks, difficulty breathing, falls, childbirths, and other medical emergencies.

For comparison, Table 10 summarizes the critical tasks required for a cardiac arrest patient.

**Table 10—Cardiac Arrest Critical Tasks—3-4 Engine Personnel + ALS Ambulance**

Critical Task	Personnel Required	Critical Task Description
1 Chest compressions	2	Compression of chest to circulate blood
2 Ventilate/oxygenate	1-2	Mouth-to-mouth, bag-valve-mask, apply O <sub>2</sub>
3 Airway control	1-2	Manual techniques/intubation/cricothyroidotomy
4 Defibrillate	1-2	Electrical defibrillation of dysrhythmia
5 Establish I.V.	1-2	Peripheral or central intravenous access
6 Control hemorrhage	1-2	Direct pressure, pressure bandage, tourniquet
7 Splint fractures	2-3	Manual, board splint, HARE traction, spine
8 Interpret ECG	2	Identify type and treat dysrhythmia
9 Administer drugs	2	Administer appropriate pharmacological agents
10 Spinal immobilization	2-5	Prevent or limit paralysis to extremities
11 Extricate patient	3-5	Remove patient from vehicle, entrapment
12 Patient charting	1-2	Record vitals, treatments administered, etc.
13 Hospital communication	1-2	Receive treatment orders from physician
14 Treat en route to hospital	2-4	Continue to treat/monitor/transport patient

### 2.5.3 Critical Task Analysis and Effective Response Force Size

A critical task analysis reveals that the time required to complete the critical tasks necessary to stop the escalation of an emergency (as shown in Table 9 and Table 10) must be compared to outcomes. As shown in nationally published fire service time versus temperature tables, after approximately 4:00 to 5:00 minutes of free burning a room, fire will escalate to the point of flashover. At this point, the entire room is engulfed in fire, the entire building becomes threatened,



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

and human survival near or in the room of fire origin becomes impossible. Additionally, brain death begins to occur within 4:00 to 6:00 minutes of the heart stopping. Thus, the ERF must arrive in time to prevent these emergency events from becoming worse.

The agencies' daily staffing plus automatic aid is sufficient to deliver a *single* ERF of 12 firefighters and two Chief Officers to a building fire totaling 14, if they can arrive in time, which the statistical analysis of this report will discuss in depth. Mitigating an emergency event is a *team* effort once the units have arrived. This refers to the *weight* of response analogy; if too few personnel arrive too slowly, the emergency will escalate instead of improve. The outcome times, of course, will be longer and yield less desirable results if the arriving force is later or smaller.

The quantity of staffing and the arrival time frame can be critical in a serious fire. Fires in older and/or multiple-story buildings could well require the initial firefighters to rescue trapped or immobile occupants. If the ERF is too small, rescue *and* firefighting operations *cannot* be conducted simultaneously.

Fires and complex medical incidents require that additional units arrive in time to complete an effective intervention. Time is one factor that comes from *proper station placement*. Good performance also comes from *adequate staffing* and training. But where fire stations are spaced too far apart, and one unit must cover another unit's area or multiple units are needed, these units can be too far away, and the emergency will escalate and/or result in less-than-desirable outcome.

Previous critical task studies conducted by Citygate and NFPA Standard 1710 find that all units need to arrive with 15 firefighters plus at least one Chief Officer within 11:30 minutes (from the time of 9-1-1 call) at a building fire to be able to *simultaneously and effectively* perform the tasks of rescue, fire suppression, and ventilation.

If fewer firefighters arrive, most likely, the search team would be delayed, as would ventilation. The attack lines would only consist of two firefighters, which does not allow for rapid movement of the hose line above the first floor in a multiple-story building. Rescue is conducted with at least two-person teams; thus, when rescue is essential, other tasks are not completed in a simultaneous, timely manner. Effective deployment is about the *speed* (*travel time*) and the *weight* (*number of firefighters*) of the response.

Fifteen initial firefighters plus a command chief could handle a moderate-risk, confined residential fire. However, even an ERF of 16 personnel will be seriously slowed if the fire is above the first floor in a low-rise apartment building or commercial/industrial building. This is where the capability to add additional personnel and resources to the standard response becomes critical.

Given that the three agencies' ERF plan delivers 14 personnel to a moderate-risk building fire, it reflects a goal to confine serious building fires inside the building of origin, *but not inside the compartment of origin* and to prevent the spread of fire to adjoining buildings. This is a typical desired outcome in less populated suburban areas.



Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

The agencies' current physical response to building fires is, in effect, its de-facto deployment measure to more densely populated urban areas—if those areas are within a reasonable travel time from multiple fire stations. Thus, this becomes the baseline policy for the deployment of firefighters.

**2.6 DISTRIBUTION AND CONCENTRATION STUDIES—HOW THE LOCATION OF FIRST-DUE AND FIRST ALARM RESOURCES AFFECTS EMERGENCY INCIDENT OUTCOMES**

**SOC ELEMENT 5 OF 8  
DISTRIBUTION STUDY**

**SOC ELEMENT 6 OF 8  
CONCENTRATION  
STUDY**

The combined South Santa Clara County area is served today by three agencies deploying eight engine companies, one cross-staffed aerial ladder truck, and one Chief Officer per agency as the duty Incident Commander from eight fire stations. It is appropriate to understand, using geographic mapping tools, what the existing stations do and do not cover within specific travel time goals, if there are any coverage gaps needing one or more stations, and what, if anything, to do about those gaps.

In brief, there are two geographic perspectives to fire station deployment:

- ◆ **Distribution**—the spacing of first-due all-risk intervention units to control routine emergencies before they escalate and require additional resources.
- ◆ **Concentration**—the spacing of fire stations sufficiently close to each other so that more complex emergency incidents can quickly receive sufficient resources from multiple fire stations. As indicated, this is known as the **Effective Response Force (ERF)**, or more commonly, the **First Alarm Assignment**, which is the collection of a sufficient number of firefighters on scene, delivered within the concentration time goal to stop the escalation of the problem.

To analyze first-due fire unit travel time coverage, Citygate used FireView™, a geographic mapping tool that can measure theoretical travel time over a street network. For this calculation, the modeling tool calibrates the uncongested travel speeds by correcting speed limits to the actual speeds fire apparatus are traveling by roadway type, such as prime arterial, collector, or local neighborhood to simulate real-world travel time coverage. Using these tools, Citygate ran several deployment tests and measured their impact on various parts of the Departments' service areas.

A second travel time model was also constructed using traffic congestion data to slow the fire unit travel times according to the congestion present on various types of streets during commute periods. This data is not from social media sources, but from GIS vendors that mine extensive public and private data sources.



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

A 4:00-minute travel time goal for the neighborhood first responder is a nationally recommended best practice for urban areas. The City of Gilroy has been using 4:30 minutes as being reflective of both urban and edge area lighter population density neighborhoods. Given the Fire District and Morgan Hill do not have prior policy level response time goals and that their neighborhoods are reflective of Gilroy's, this study utilized Gilroy's goals. None of the three agencies have a multiple-unit response (First Alarm) time goal, so this study used a best practices-based measure of 8:00 minutes travel time for the last-arriving unit.

Most of the maps are provided in two views showing northern and southern areas of the joint study area so that fire unit travel time coverage can be seen at the neighborhood level.

### 2.6.1 Deployment Coverage Baselines

#### *Map #1a/1b—General Geography, Station Locations, and Response Resource Types*

Map set #1 shows the agency boundaries and fire station locations. This is a reference map for other maps that follow. Station symbols denote the type of staffed resources at each station. The staffing per resource varies and is explained in Table 6.

Maps #1a and #1b additionally show, by different colors, the primary service area for each fire station, including the proposed fire station location at Glen Loma. These areas also serve to tabulate and identify the risks to be protected in each zone.

#### *Map #2a/2b—Risk Assessment: Population Density*

Map set #2 shows the population density across the service areas for *resident* populations. Community General Plan land use and zoning determine population capacity. People drive EMS demand, and the highest population density areas are typically also the highest EMS demand areas.

#### *Map #3a/3b—Distribution: 4:30-Minute First-Due Travel Time Coverage – Congested vs. Non-Congested*

Map set #3 shows first-due travel time coverage from the agencies' current fire station locations, with green indicating the current road network that a fire engine should be expected to reach within 4:30 minutes, assuming it is in station and encounters *no traffic congestion*. The red road segments indicate the coverage as impacted by traffic congestion. Thus, the outer green areas are the maximum expected coverage (red + green = total minutes).

The purpose of response time modeling is to determine response time coverage across a jurisdiction's geography and station locations. This geo-mapping design is then validated against dispatch time data to reflect actual response times. There should be some overlap between station areas so that a second-due unit can have a chance of an acceptable response time when it responds to a call in a different station's first-due response area.



Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

As can be seen, severe traffic congestion can hamper fire unit travel time, even with traffic signal preemption technology. The impact is the largest in the more travelled major road and commercial corridors. Also, the neighboring fire agency stations are too far away to be the primary provider in lieu of one of the three fire agencies' primary fire stations.

As can be seen, the non-congested coverage is adequate for the most developed (populated) areas. The small edge areas that do not receive *non-congested* coverage in both Morgan Hill and Gilroy are due to street design or topography and thus are not large enough to warrant a fire station move or addition from strictly a travel time perspective.

<b>Finding #4:</b>	During traffic congestion periods, there are multiple underserved core areas in Morgan Hill, suggesting the three stations are spaced too far apart. In Gilroy, the edge areas and new development beyond the current <i>non-congested</i> coverage area also suggests the need for an additional station.
<b>Finding #5:</b>	Given that only nine firefighters are on-duty in each City, if <i>both</i> Cities added a fourth fire station, raising daily staffing to 12, they would be less dependent on the Fire District's staffing for serious emergencies requiring a multiple-unit response.
<b>Finding #6:</b>	The Fire District's Station #3 in west Gilroy serves mostly Gilroy within its 4:30-minute first-due travel coverage. It would provide better rural area coverage if moved northwest of its current location.

The purpose of computer response mapping is to determine response time coverage across a community's geography and balance station locations to provide appropriate station distribution and concentration. This geo-mapping design is then validated against historical response data to reflect actual travel times. There should be some overlap between station areas so that a second-due unit has a chance of an adequate response time when it covers a call in another station's first-due area.

As detailed later in this section, the *travel* time to 90 percent of the fire and EMS incidents is 6:08 minutes across all three jurisdictions. This finding supports the GIS model coverage showing that 4:30-minute coverage does not extend out to all areas, with or without traffic congestion.

#### *Map #4a/4b—Insurance Services Office 1.5-Mile Coverage Areas*

Map set #4 displays the Insurance Services Office (ISO) recommendation that urban stations cover a 1.5-mile *distance* response area. Depending on a jurisdiction's road network, the 1.5-mile measure usually equates to a 3:30- to 4:00-minute travel time and is thus conservative. However,

## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District Standards of Coverage Assessment—Volume 1

a 1.5-mile measure is a reasonable indicator of station spacing and overlap. As can be seen, the 1.5-mile ISO coverage is much smaller than the 4:30-minute first-due coverage in Map #3. This suggests the stations are too few and/or too far apart.

#### **Map #5a/5b/5c/5d—Concentration: Effective Response Force 8:00-Minute Travel Time Coverage – Congested vs. Non-Congested**

Map Series #5 shows, with and without travel congestion, the streets where all three agencies' current response plans *should* deliver the initial ERF (First Alarm) within 8:00 minutes travel time. On Maps #5a and #5b, ERF consists of four engines responding anywhere in the service area. On Maps #5c and #5d, ERF consists of responses in the north of three engines, the Morgan Hill ladder truck, and one Chief Officer. The uncongested coverage shown in Map #5b is only adequate at 8:00 minutes from southern Morgan Hill through central Gilroy where there are multiple fire stations. Traffic congestion has the largest impact on this measure in the outer edge areas of all three jurisdictions.

**Finding #7:** Even if all three agencies' fire stations are available, neither north Morgan Hill nor south and eastern Gilroy can receive a minimum multiple-unit Effective Response Force of 12 firefighters within 8:00 minutes travel time.

#### **Map #6a/b—8:00-Minute Ladder Truck Travel Time Coverage – Congested vs. Non-Congested**

Map set #6 shows 8:00-minute travel time coverage for the Morgan Hill ladder truck with and without traffic congestion. As can be seen, this specialized resource is typically only staffed in Morgan Hill, so the coverage is limited to the northern extent of the joint study area.

#### **Map #7—Chief Officer 8:00-Minute Travel Time Coverage**

Map #7 displays 8:00-minute travel time coverage for a Chief Officer from Morgan Hill and Gilroy.

#### **Map #8—All Incident Locations**

Map #8 shows the location of all incidents from January 2016 through December 2018. It is apparent that incidents occur in not only the most populated areas, but across the three-year study period, most suburban and rural areas also received emergency response services.

The more rural to remote incident locations also illustrate why a single response time policy for these agencies is not useful. The service area patterns show the need for at least an urban and a rural response time goal so that the rural incident response times do not overly mask adequate response times in the core populated areas.

### Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District Standards of Coverage Assessment—Volume 1

#### **Map #9—Emergency Medical Services and Rescue Incident Locations**

Map #9 illustrates only the emergency medical and rescue incident locations. With the majority of the calls for service being medical emergencies, virtually the entire joint service area needs pre-hospital emergency medical services.

#### **Map #10—All Fire Locations**

Map #10 identifies the location of all fires within the joint service area over the past three years, including *any* type of fire call, from vehicle to dumpster to building. There are obviously fewer fires than medical or rescue calls. Even given this fact, it is evident that fires occur in all fire station areas.

#### **Map #11—Structure Fire Locations**

Map #11 displays the locations of the structure fire incidents over the past three years. While the number of structure fires is a smaller subset of total fires, there are two meaningful findings from this map. First, there are structure fires in every fire station area. Second, there are a relatively small number of building fires in Morgan Hill compared to Gilroy.

#### **Additional Map Scenarios**

Additional map scenarios are also found in **Volume 2** and represent proposed station locations for each fire agency that are described in Section 3.3.

### **2.6.2 Road Mile Coverage Measures**

In addition to the visual displays of coverage that maps provide, the GIS software allows the miles of public streets covered at 4:30 or 8:00 minutes to be measured. The following table provides these metrics for the coverage with and without the impacts of traffic congestion.



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

Table 11—Service Area Road Mile Coverage Comparison (No Mutual Aid)

Travel Time Measure	Total Public Road Miles	Non-Congested Miles Covered	Non-Congested Percent of Total Miles	Congested Miles Covered	Congested Percent of Total Miles	Congested vs. Non-Congested Difference (Miles)
4:30 Minutes First-Due	881.2	579.75	65.79%	461.9	52.41%	117.85
8:00 Minutes ERF (4 Engines)	881.2	420.82	47.75%	303.55	34.44%	116.45
8:00 Minutes ERF (3/1/1) <sup>1</sup>	881.2	258.19	29.29%	160.25	18.18%	97.94
8:00 Minutes BC/DC <sup>2</sup>	881.2	637.63	72.35%	501	56.85%	136.63
8:00 Minutes Truck (MH 4) <sup>3</sup>	881.2	302.06	34.27%	228.23	25.89%	73.83

<sup>1</sup> 3/1/1 = three engines, one truck, and one Battalion Chief<sup>2</sup> BC/DC = one Battalion Chief or Division Chief<sup>3</sup> MH 4 = one truck from Station #4 in Morgan Hill

As can be seen, the existing 4:30-minute first-due travel coverage is reduced by 13.4 percent during traffic congestion periods. While there is an impact, it is not terrible. Elsewhere in the metropolitan areas of Santa Clara County, Citygate has measured 25–30 percent coverage reductions. If a desirable travel time goal is 4:30 minutes, and prior data shows the agencies' 90<sup>th</sup> percentile travel performance is 6:08 minutes, then traffic congestion is effectively adding to travel time as there are more incidents at peak traffic hours when human activity is the highest. The 8:00-minute ERF travel coverage shows a similar level of traffic congestion impact.

## 2.7 STATISTICAL ANALYSIS

**SOC ELEMENT 7 OF 8**  
**RELIABILITY &**  
**HISTORICAL**  
**RESPONSE**  
**EFFECTIVENESS**  
**STUDIES**

The map sets described in Section 2.6 and presented in Volume 2 show predicted response travel times under both normal and congested traffic conditions. Examination of the actual response data provides a picture of actual response performance with simultaneous calls, rush hour traffic congestion, units out of position, and delayed travel time for events such as severe weather.

The following subsections provide summary statistical information regarding the agencies and their services. While this combined study measures service demand and response performance of all three agencies as a single operational entity, demand and performance within each jurisdiction can be determined by examining individual station data as follows:

- ◆ South Santa Clara County Fire District—Stations SC1, SC2, and SC3



Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

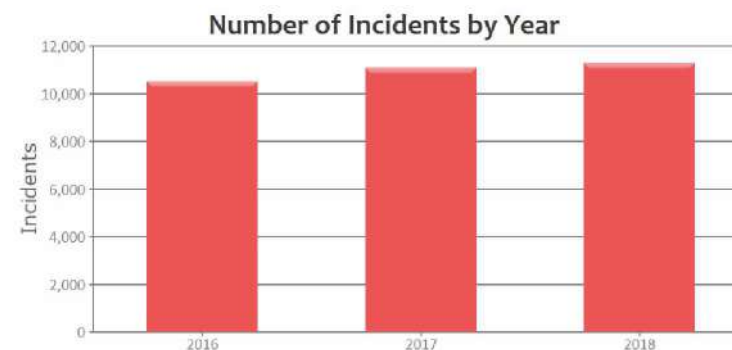
- ◆ Morgan Hill Fire Department—Stations MH4 and MH5
- ◆ Gilroy Fire Department—Stations GY7, GY8, and GY9 (plus proposed station area “GYSTR”)<sup>5</sup>

## 2.7.1 Service Demand

In 2018, the Departments responded to 11,289 incidents. During this period, the Departments had a daily demand of 30.93 incidents. During this same period, there were 16,514 apparatus responses for an average of 1.46 apparatus responses per incident.

In 2018, the percentage of fire incidents was 4.4 percent, EMS incidents was 68.06 percent, and other types was 27.54 percent. The Departments experienced a slight increase in the number of incidents from 2016 through 2018 as illustrated in the following figure.

Figure 8—Number of Incidents by Year—2016–2018



The following figure illustrates the number of incidents by NFIRS 5 incident type. While fire and EMS incidents grew, there was a very slight decline in other incident types in 2018.

<sup>5</sup> GYSTR is a defined geographic area of southwest Gilroy to be served by a future fourth fire station.

## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

**Figure 9—Number of Incidents by Year by Incident Type – 2016–2018**

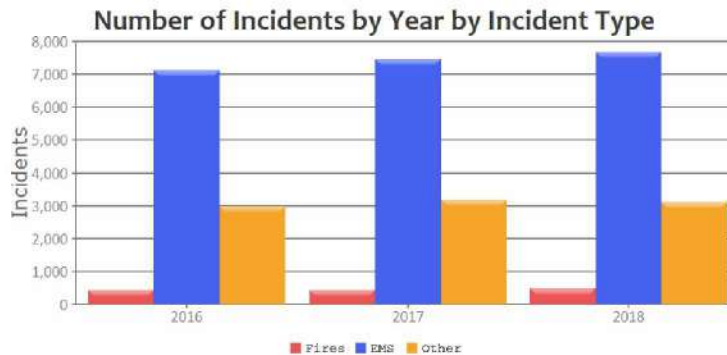
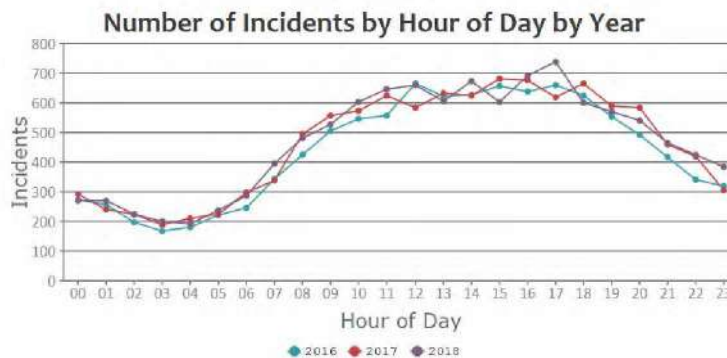


Figure 10 shows service demand by hour of day, illustrating that calls for service occur at every hour of the day and night, requiring fire and EMS response capability 24 hours per day, every day of the year.

**Figure 10—Number of Incidents by Hour of Day and Year – 2016–2018**



Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

**Finding #8:** Service demand occurs across all hours of the day, indicating the need for a 24-hours-per-day, seven-days-per-week fire and EMS emergency response system.

Figure 11 illustrates the number of incidents by station area in 2016–2018. Station GY8 in Gilroy had the highest volume of activity. Station SC3 in the Fire District had the lowest volume.

**Figure 11—Number of Incidents by Station – 2016–2018**

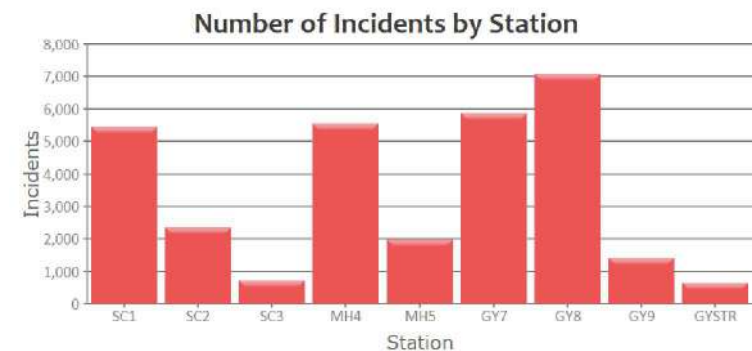


Figure 12 breaks down service demand by station by year. Station GY8 shows the highest activity with a steady increase in overall annual service demand.

## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

**Figure 12—Annual Number of Incidents by Station – 2016-2018**

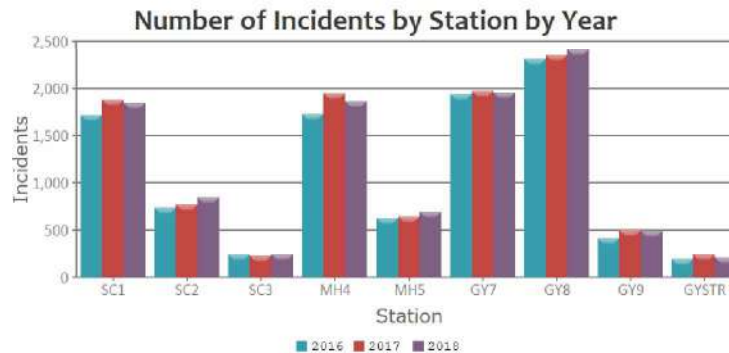


Table 12 lists the rankings of incidents by type for 2018. Only those incident types with more than 50 occurrences are shown. Note the strong ranking for EMS-related incidents.

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

**Table 12—Number of Incidents by Incident Type – 2018**

Incident Type	Number of Incidents
321 EMS call, excluding vehicle accident with injury	6,144
611 Dispatched and canceled en route	1,049
322 Vehicle accident with injuries	581
700 False alarm or false call, other	479
311 Medical assist, assist EMS crew	451
324 Motor vehicle accident no injuries	277
554 Assist invalid	156
320 Emergency medical service, other	130
553 Public service	105
600 Good intent call, other	105
550 Public service assistance, other	97
510 Person in distress, other	89
551 Assist police or other governmental agency	83
143 Grass fire	67
111 Building fire	64
622 No incident found on arrival of incident address	64
743 Smoke detector activation, no fire – unintentional	64
531 Smoke or odor removal	58
500 Service call, other	56
131 Passenger vehicle fire	53
733 Smoke detector activation due to malfunction	53

Reference: Fire agencies incident records

Table 13 illustrates the number of incidents by property type. The highest service demand by property type is for residential dwellings. Only those property types with 50 or more incidents are shown.



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

**Table 13—Number of Incidents by Property Type – 2018**

Property Type	Number of Incidents
419 1 or 2 family dwelling	4,353
961 Highway or divided highway	895
429 Multifamily dwellings	818
960 Street, other	610
311 24-hour care nursing homes, 4 or more persons	594
963 Street or road in commercial area	311
965 Vehicle parking area	285
962 Residential street, road or residential driveway	262
519 Food and beverage sales, grocery store	170
500 Mercantile, business, other	155
449 Hotel/motel, commercial	133
931 Open land or field	130
340 Clinics, doctors' offices, hemodialysis centers	106
215 High school/junior high school/middle school	85
213 Elementary school, including kindergarten	70
700 Manufacturing, processing	66
321 Mental retardation/development disability facility	66
549 Specialty shop	64
161 Restaurant or cafeteria	63
459 Residential board and care	63
900 Outside or special property, other	55
365 Police station	54
936 Vacant lot	54

### 2.7.2 Simultaneous Incident Activity

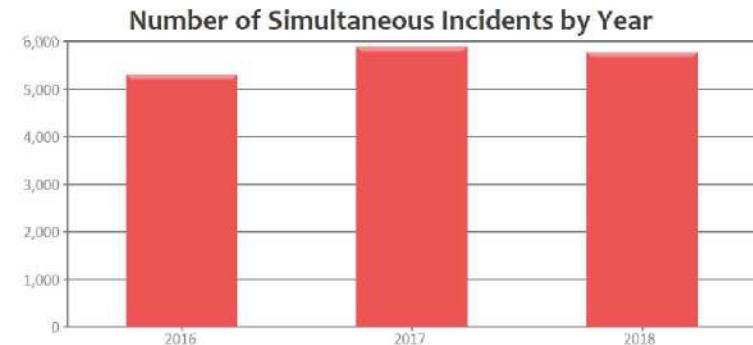
Simultaneous incidents occur when other incidents are underway at the time. As Table 14 and Figure 13 show, more than 51 percent of incidents occurred while one or more other incidents were underway, while slightly more than 19 percent of incidents occurred while two or more other incidents were underway.

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

**Table 14—Overall Simultaneous Incident Activity – 2018**

Number of Simultaneous Incidents	Percentage
1 or more simultaneous incidents	51.28%
2 or more simultaneous incidents	19.35%
3 or more simultaneous incidents	06.22%
4 or more simultaneous incidents	02.06%
5 or more simultaneous incidents	00.78%

**Figure 13—Number of Simultaneous Incidents by Year – 2016–2018**



**Finding #9:** Although the occurrence of simultaneous incidents varies over the three-year study period, a significant percentage of the collective agencies' service demand involves two or more incidents occurring at the same time.

In a larger jurisdiction, simultaneous incidents in different station areas have very little operational consequence. However, when simultaneous incidents occur within a single station area there can be significant delays in response times.

The following figure illustrates the number of single-station simultaneous incidents by station area by year. Station MH4 has the highest number of same-station simultaneous incidents. Closely

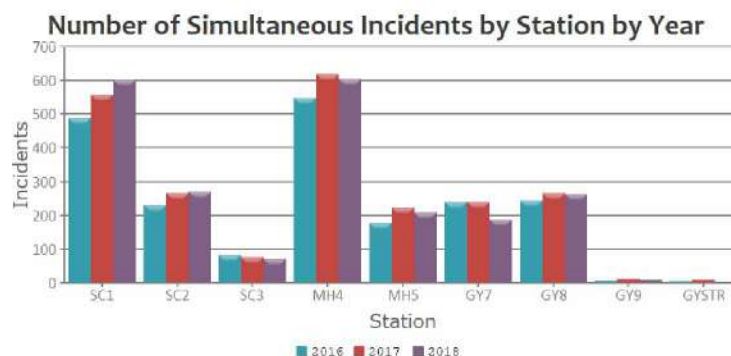


## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

following Station MH4 is Station SC1, which is experiencing steady year-to-year growth in simultaneous activity. Station GY9 and proposed station GYSTR have insignificant same-station simultaneous activity.

**Figure 14—Same-Station Simultaneous Incident Activity by Year – 2016–2018**



**Finding #10:** Approximately 10 percent of the three Fire District and two Morgan Hill stations' calls for service involve simultaneous incidents within those same station response areas, resulting in a slower response for the second or subsequent incident from another station. Same-station simultaneous incident activity in Gilroy is 3.5 percent or less.

### 2.7.3 Unit Hour Utilization

Another view of unit workload is the percent of each hour a unit spends annually committed to emergency responses. The utilization percentage for apparatus is calculated by two primary factors, the number of responses and the duration of responses.

For a firefighting unit, during a nine-hour daytime work period, when crews on a 24-hour shift must also pay attention to apparatus checkout, station duties, training, fire prevention inspections, public education, and paperwork, plus required physical training and meal breaks, Citygate believes the maximum unit-hour utilization (UHU) per hour across the workday *should not exceed* 30 percent. Beyond that, the most important duties most likely to suffer will be training and fire prevention inspections.

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

For a dedicated unit, such as an ambulance or low-acuity squad working less than a 24-hour shift, UHU can increase to a maximum of 40-50 percent. At that UHU level, peak-hour squads must have additional duty days for training only, on which they are not responding to incidents, to meet their annual requirements for continuing education and training hours.

Table 15 shows the 2018 utilization summary for engines, with the busiest units listed first, and Table 16 shows the UHU for the Morgan Hill ladder truck.

**Table 15—Unit Hour Utilization – Engines – 2018**

Hour	GY E48	GY E47	SC E67	SC E68	GY E49	MH E58	MH E57	SC E69
00:00	5.85%	5.14%	6.94%	2.99%	2.51%	4.52%	1.93%	0.70%
01:00	7.01%	5.64%	5.25%	2.59%	3.10%	2.51%	1.51%	1.09%
02:00	6.88%	5.22%	5.02%	1.97%	2.17%	2.55%	1.26%	0.97%
03:00	3.97%	4.44%	10.88%	6.10%	2.38%	3.52%	2.62%	2.05%
04:00	4.94%	4.97%	3.19%	2.63%	2.64%	2.36%	0.76%	1.70%
05:00	4.93%	5.03%	5.53%	3.73%	1.13%	3.90%	1.96%	1.02%
06:00	9.42%	7.69%	5.89%	3.51%	5.20%	3.21%	2.90%	3.52%
07:00	10.59%	9.40%	8.34%	6.26%	3.14%	3.45%	4.33%	1.89%
08:00	9.32%	9.67%	12.64%	6.71%	5.26%	5.59%	5.27%	3.07%
09:00	11.56%	9.31%	12.28%	5.74%	5.72%	5.61%	6.29%	3.14%
10:00	15.06%	18.46%	13.05%	9.16%	9.73%	9.59%	5.20%	4.23%
11:00	15.12%	16.85%	13.64%	7.78%	9.56%	6.86%	3.30%	4.70%
12:00	13.77%	15.41%	14.80%	16.95%	11.14%	9.16%	6.03%	4.74%
13:00	12.36%	11.63%	16.10%	8.58%	4.39%	7.13%	4.52%	2.45%
14:00	17.48%	17.84%	13.44%	12.09%	10.82%	10.11%	4.71%	6.75%
15:00	15.02%	17.46%	10.79%	8.71%	7.16%	7.66%	5.36%	5.58%
16:00	14.17%	15.76%	22.66%	15.30%	12.89%	7.61%	8.14%	4.16%
17:00	19.20%	22.95%	18.06%	12.42%	10.57%	11.74%	6.78%	4.99%
18:00	16.65%	12.22%	12.06%	10.86%	7.66%	7.58%	3.79%	5.10%
19:00	14.22%	13.51%	13.29%	7.62%	8.19%	7.41%	11.11%	5.22%
20:00	14.10%	11.76%	10.89%	7.51%	7.74%	5.86%	3.14%	4.06%
21:00	9.47%	8.14%	11.17%	6.64%	6.76%	6.68%	5.47%	4.83%
22:00	10.66%	9.92%	6.56%	5.19%	6.00%	3.53%	3.86%	4.09%
23:00	8.12%	10.21%	7.12%	4.39%	3.82%	2.35%	2.46%	3.53%

## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District Standards of Coverage Assessment—Volume 1

While engine UHU rates have not yet reached the 30 percent per hour saturation rate over multiple hours, Gilroy Engines 47 and 48, and Fire District Engine 67 are very busy in the late afternoon, and their workload should be closely monitored to provide sufficient lead time to plan for a Peak Activity Unit (PAU) or alternative relief solution once the 30 percent threshold is exceeded.

**Table 16—Unit Hour Utilization – Morgan Hill Ladder Truck – 2016**

Hour	MH TK57
00:00	2.49%
01:00	3.27%
02:00	3.59%
03:00	4.05%
04:00	2.86%
05:00	3.20%
06:00	5.24%
07:00	6.28%
08:00	6.20%
09:00	8.12%
10:00	5.22%
11:00	9.18%
12:00	8.09%
13:00	7.45%
14:00	8.53%
15:00	7.95%
16:00	6.70%
17:00	11.26%
18:00	9.07%
19:00	6.50%
20:00	9.32%
21:00	6.97%
22:00	5.09%
23:00	4.71%

**Finding #11:** The agencies need to monitor unit hour utilization and simultaneous incident rates of the busiest units on a quarterly basis.

### Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District Standards of Coverage Assessment—Volume 1

#### 2.7.4 Operational Performance

This section reports performance for the first apparatus to arrive on the scene of *emergency* incidents as the number of minutes and seconds necessary for 90 percent completion of the following components:

- ◆ Call processing
- ◆ Turnout
- ◆ Travel
- ◆ Dispatch to arrival
- ◆ Call to arrival

##### *Call Processing Performance*

Call processing measures the time from the first incident time stamp from the two fire dispatch centers until response crews are notified of the request for assistance. The best practice goal for this measure is 90 seconds with 90 percent or better reliability where there is not a language or location description barrier. Table 17 shows 90<sup>th</sup> percentile call processing/dispatch performance to fire and EMS incidents over the three-year study period.

**Table 17—Call Processing /Dispatch Performance – 2016–2018**

Station	90 <sup>th</sup> Percentile Performance
Overall	2:15
SC1 – Morgan Hill	1:13
SC2 – Masten	1:33
SC3 – Gilroy Gardens	1:37
MH4 – El Toro	0:56
MH5 – Dunne Hill	0:59
GY7 – Chestnut	2:41
GY8 – Las Animas	2:33
GY9 – Sunrise	2:20
GYSTR – Glen Loma	2:37

Source: Fire Departments' incident records



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

**Finding #12:** Across all three agencies, 90<sup>th</sup> percentile call processing is more than 2:00 minutes. Call processing for Morgan Hill and Fire District incidents *meets* the current NFPA 1221 90-second recommendation, while call processing for Gilroy is about 1:00 minute (67 percent) *slower*.

#### Crew Turnout Performance

Turnout time measures the time from dispatch notification until the response apparatus starts traveling to the emergency. Given that Citygate finds the NFPA and CFAI recommendations of 60–80 seconds impossible to meet given current safety standards and station designs, a 2:00-minute goal is used for this measurement. Table 18 shows 90<sup>th</sup> percentile crew turnout performance to fire and EMS incidents over the three-year study period.

**Table 18—Crew Turnout Performance – 2016–2018**

Station	90 <sup>th</sup> Percentile Performance
Overall	2:41
SC1 – Morgan Hill	3:11
SC2 – Masten <sup>1</sup>	3:38
SC3 – Gilroy Gardens	3:25
MH4 – El Toro	2:53
MH5 – Dunne Hill	2:58
GY7 – Chestnut	2:00
GY8 – Las Animas	1:58
GY9 – Sunrise	1:57
GYSTR – Glen Loma	2:00

Source: Fire Departments' incident records

**Finding #13:** Gilroy's crew turnout performance *meets* a Citygate-recommended goal of 2:00 minutes or less, while Morgan Hill's performance is about 1:00 minute (50 percent) *slower*, and the Fire District's is about 1:30 minutes (75 percent) *slower*.

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

#### Travel Time Performance

Travel time measures time for the first-arriving response apparatus to travel to the scene of the emergency. In most urban and suburban fire departments, a 4:00-minute travel time at 90 percent or better reliability would be considered highly desirable. For this study, a travel time of 4:30 minutes is used as the benchmark goal for urban/suburban zones, and 10:30 minutes for rural zones (SC2 and SC3). Table 19 shows 90<sup>th</sup> percentile first-due travel performance over the three-year study period.

**Table 19—First-Due Travel Performance – 2016–2018**

Station	90 <sup>th</sup> Percentile Performance
Overall	6:08
SC1 – Morgan Hill	6:28
SC2 – Masten <sup>1</sup>	8:50
SC3 – Gilroy Gardens <sup>1</sup>	11:24
MH4 – El Toro	6:01
MH5 – Dunne Hill	7:25
GY7 – Chestnut	5:37
GY8 – Las Animas	5:06
GY9 – Sunrise	5:09
GYSTR – Glen Loma	7:33

Source: Fire Departments' incident records

<sup>1</sup> 10:30-minute travel time goal for rural response areas

**Finding #14:** First unit travel time for Gilroy is about 1:00 minute (25 percent) *slower* than a recommended best practice goal of 4:00 minutes or less for urban population densities, but only slightly (11–22 percent) *slower* than the Department's current 4:30-minute goal except for the Glen Loma / Santa Teresa area, where travel time is more than 3:00 minutes (67 percent) *slower* than the current 4:30-minute goal, and more than 3:30 minutes (87 percent) *slower* than the recommended 4:00-minute goal.

**Finding #15:** First unit travel time for Morgan Hill is 2:00–3:25 minutes (50–87 percent) *slower* than a recommended best practice goal of 4:00 minutes or less for urban population densities.

## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

**Finding #16:** First unit travel time from the Fire District's Masten station *meets* a Citygate-recommended goal of 10:30 minutes or less for rural zones and is 1:00 minute (10 percent) *slower* than the goal from the Gilroy Gardens station. First unit travel time from the Morgan Hill station is 2:26 minutes (62 percent) *slower* than the 4:00-minute goal for urban/suburban population densities.

#### Call-to-Arrival Performance

Call to arrival measures time from receipt of the 9-1-1 request for assistance until the apparatus arrives. Citygate's recommended goal for urban/suburban response zones is 7:30 minutes or less at 90 percent reliability, which includes 1:30-minute call processing, 2:00-minute turnout, and 4:00-minute travel. For this study, an additional 30 seconds is added to travel time based on Gilroy's current response policy. Table 20 shows call-to-arrival performance to fire and EMS incidents over the three-year study period.

**Table 20—Call-to-Arrival Performance – 2016–2018**

Station	90 <sup>th</sup> Percentile Performance
Overall	9:15
SC1 – Morgan Hill	9:25
SC2 – Masten <sup>1</sup>	12:34
SC3 – Gilroy Gardens <sup>1</sup>	14:06
MH4 – El Toro	8:31
MH5 – Dunne Hill	9:51
GY7 – Chestnut	8:55
GY8 – Las Animas	8:11
GY9 – Sunrise	8:34
GYSTR – Glen Loma	10:51

Source: Fire Departments' incident records  
<sup>1</sup> 14:00-minute call-to-arrival goal for rural response areas

**Finding #17:** Call-to-arrival response performance in Gilroy, Morgan Hill, and the Fire District's Morgan Hill station is nine percent to 45 percent *slower* than Citygate's recommended 7:30-minute goal for urban/suburban response zones. Call-to-arrival performance from the Fire District's Masten and Gilroy Gardens stations *meets* Citygate's recommended 14:00-minute goal for rural areas.

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

#### Effective Response Force (First Alarm) Performance

The three agencies' Effective Response Force (ERF) for a building fire is four engines or three engines and one ladder truck, and one Battalion or Division Chief for a total of 14 personnel. Table 21 shows the number of incidents where all dispatched units arrived at the incident. It is important to note that measurements based on 20 or fewer incidents can be very volatile. Citygate's recommended ERF performance goal is 11:30 minutes or less at 90 percent reliability for urban/suburban areas, including 1:30 minutes for call processing, 2:00 minutes for crew turnout, and 8:00 minutes travel time.

**Table 21—Effective Response Force Call-to-Arrival Performance – 2016–2018**

Station	ERF Performance	No. of Incidents
Overall	17:07	25
SC1 – Morgan Hill	14:03	7
SC2 – Masten <sup>1</sup>	16:29	7
SC3 – Gilroy Gardens <sup>1</sup>	N/A	0
MH4 – El Toro	18:17	3
MH5 – Dunne Hill	15:58	2
GY7 – Chestnut	17:04	1
GY8 – Las Animas	14:01	4
GY9 – Sunrise	N/A	0
GYSTR – Glen Loma	9:38	1

Source: Fire Departments' incident records  
<sup>1</sup> 19:30-minute call-to-arrival goal for rural response areas

**Finding #18:** Effective Response Force (ERF or First Alarm) call-to-arrival performance is *significantly slower* than the Citygate-recommended goal of 11:30 minutes for urban/suburban areas, except in the Glen Loma station area in Gilroy which is 9:38 minutes. Also, ERF performance *meets* the Citygate-recommended *rural* response goal of 19:30 minutes for the Fire District's Masten station response area.



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

## 2.8 OVERALL EVALUATION

### SOC ELEMENT 8 OF 8 OVERALL EVALUATION

The Departments collectively serve a diverse urban to rural population with a mixed residential and non-residential land use pattern typical for south Bay Area communities.

While the state fire code now requires fire sprinklers even in residential dwellings, it will be many more decades before the majority of homes are replaced or remodeled with automatic fire sprinklers. If desired outcomes include limiting building fire damage to only part of the inside of an affected building and/or minimizing permanent impairment resulting from a medical emergency, then all three agencies will need both first-due unit and multiple-unit ERF coverage in all *urban/suburban* neighborhoods consistent with a Citygate response performance recommendation of first-due arrival within 7:30 minutes from 9-1-1 dispatch notification and ERF arrival within 11:30 minutes of 9-1-1 notification, all at 90 percent or better reliability.

Call processing and crew turnout performance are longer than recommended best practices in some cases, and when combined with fire stations spaced too far apart, traffic congestion, and simultaneous incidents, the result is significantly longer-than-desirable total response times for first-due and ERF multiple-unit events.

Although Citygate finds the three Departments' resources to be appropriate to protect the respective jurisdictions against the hazards likely to impact their service area, the collective daily staffing of 26 personnel only provides a minimum total response force sufficient for a single emerging to serious fire incident, as discussed in Section 2.2.4, as well as a single one- to five-patient EMS incident. While the three agencies have automatic aid agreements that provide for the dispatch of the closest first-due and ERF response resource(s) regardless of jurisdiction, they are poorly located geographically for prompt additional mutual aid, which cannot realistically be provided from the west, east, or south in a timely manner, and from the north only if southern San Jose units are available and do not encounter traffic congestion on southbound U.S. 101. The three jurisdictions are thus essentially self- or co-reliant to provide the resources needed to resolve all but the most catastrophic emergencies without outside assistance. Citygate further notes that many cities the size of Gilroy and Morgan Hill have more than nine firefighters on duty daily, and that Morgan Hill and the Fire District receive mutual benefit from the cost-shared engine at the Fire District's Morgan Hill station that serves both jurisdictions.

**Finding #19:** Gilroy and Morgan Hill do not deploy enough firefighters daily to safely resolve even a single serious fire or EMS incident, nor to provide adequate capacity for simultaneous incidents.

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

- Finding #20:** Gilroy and Morgan Hill are dependent on Fire District resources to achieve a minimal Effective Response Force staffing of 14 personnel.
- Finding #21:** Gilroy and the Fire District receive mutual benefit from their current automatic aid agreement.
- Finding #22:** Morgan Hill and the Fire District receive mutual benefit from their current cost-shared engine and automatic aid agreement.
- Finding #23:** The three jurisdictions are poorly located geographically for prompt mutual aid other than from each other.
- Finding #24:** The three jurisdictions are essentially self- or co-reliant to provide the response resources to resolve all but the most catastrophic emergencies without outside assistance.

As the geographic mapping indicates, while the stations are appropriately located in all the major neighborhoods, they are spaced too far apart. The overall longer-than-desired first-due unit travel times are *partially* the result of a lack of fire stations. Other causes are the non-grid street network design in some areas, topography, natural and built barriers (hills and the highways), simultaneous incidents at peak hours of the day, and traffic congestion.

In terms of emergency incident workload per unit, no single fire unit or station area is approaching workload saturation; however, across the entire study area, during peak hours of the day there is a significant simultaneous incident rate of at least three incidents at once 19 percent of the time. When this occurs, 33 percent of the area's fire engines are committed, and should a building fire occur at that point, the Departments would depend on mutual aid assistance from San Jose.

Given increasing service demand and the fact that the area's population is still evolving, Citygate is concerned that the overall staffing per day in the two Cities limits those Departments' abilities to respond with more "weight of attack."

The two Cities are growing past their station spacing, while continuing to be very co-dependent on the Fire District, CAL FIRE, and San Jose. Lowering dispatch processing and turnout time cannot completely negate the long travel times and traffic congestion—only an additional fire station in each City can.

### 2.8.1 Deployment Recommendations

Based on the technical analysis and findings contained in this SOC assessment, Citygate offers the following deployment recommendations:



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

**Recommendation #1:** Adopt Updated Deployment Policies: The Departments' elected officials should adopt *updated*, complete performance measures to aid deployment planning and to monitor performance. The measures of time should be designed to deliver outcomes that will save patients when possible upon arrival and to keep small but serious fires from becoming more serious. With this in mind, Citygate recommends the following measures:

**1.1 Distribution of Fire Stations:** In *urban/suburban* population density areas, to treat pre-hospital medical emergencies and control small fires, the first-due unit should arrive within 7:30 minutes, 90 percent of the time from the receipt of the 9-1-1 call at fire dispatch. This equates to a 90-second dispatch time, a 2:00-minute company turnout time, and a 4:00-minute travel time.

In rural population density areas, the first-due unit should arrive within 14:00 minutes from the receipt of the 9-1-1 call at fire dispatch at 80 percent or better reliability. This equates to a 90-second dispatch time, a 2:00-minute company turnout time, and a 10:30-minute travel time.

**1.2 Multiple-Unit Effective Response Force (ERF) for Serious Emergencies:** In *urban/suburban* population density areas, to confine building fires near the room of origin, keep vegetation fires under one acre in size, and treat multiple medical patients at a single incident, a multiple-unit ERF of at least 17 personnel, including two Battalion Chiefs, should arrive within 11:30 minutes from the time of 9-1-1 call receipt at fire dispatch 90 percent of the time. This equates to a 90-second dispatch time, a 2:00-minute company turnout time, and an 8:00-minute travel time.

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

For *rural* population density areas, a multiple-unit ERF of at least 13 personnel, including at least one Battalion Chief, should arrive within 19:30 minutes from the time of 9-1-1 call receipt at fire dispatch 80 percent of the time. This equates to a 90-second dispatch time, a 2:00-minute crew turnout time, and a 16:00-minute travel time.

- 1.3 Hazardous Materials Response:** Provide hazardous materials response designed to protect the communities from the hazards associated with uncontrolled release of hazardous and toxic materials. The fundamental mission of the Departments' response is to isolate the hazard, deny entry into the hazard zone, and notify appropriate officials/resources to minimize impacts on the community. This can be achieved with a first-due total response time of 7:30 minutes or less to provide initial hazard evaluation and/or mitigation actions. After the initial evaluation is completed, a determination can be made whether to request additional resources from the regional hazardous materials team.
- 1.4 Technical Rescue:** Respond to technical rescue emergencies as efficiently and effectively as possible with enough trained personnel to facilitate a successful rescue with a first-due total response time of 7:30 minutes or less to evaluate the situation and/or initiate rescue actions. Following the initial evaluation, assemble additional resources as needed within a total response time of 11:30 minutes to safely complete rescue/extrication and delivery of the victim to the appropriate emergency medical care facility.

**Recommendation #2:** Gilroy needs to work to substantially lower dispatch processing times, and Morgan Hill and the Fire District need to work to lower crew turnout times.



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

### SECTION 3—FUTURE SERVICE NEEDS AND ALTERNATIVE SERVICE MODELS

This section contains Citygate's evaluation of projected future population growth and related development within the three fire agency jurisdictions, projected future service demand, and potential alternative fire service models. It should be noted that recent state legislation, which overrides local growth measures, could increase near-term and longer-term growth and related service demand in all three jurisdictions.

#### 3.1 FUTURE GROWTH

##### 3.1.1 City of Gilroy

According to Gilroy's 2040 General Plan Alternatives Report,<sup>6</sup> the Association of Bay Area Governments (ABAG) projects the City's population to grow to 61,000 by 2040, for a relatively slow annual growth rate of 0.8 percent. ABAG's projection, however, is based on regional policies and does not consider projected market demand. Gilroy's Economic Consultant, ADE, produced a range of population growth scenarios based on projected market demand, which range from 69,249 to 79,317 by the year 2040 for an average annual growth rate ranging from 1.5 to 2.2 percent. ADE's median projection calls for a 2040 population of approximately 74,000, which reflects an average annualized growth rate of 1.9 percent. The report further projects 5,600 to more than 9,000 additional housing units over the same period based on the low and high population projections. Citygate further assumes a relatively similar growth in non-residential occupancies to support the growing population of residents, non-residents in the workforce, and daily transients.

Santa Clara County land use policies<sup>7</sup> that promote future growth within existing urban service areas, and long-term voter-approved Urban Growth Boundaries (UGBs), will limit the City's physical expansion through at least 2040, and any population growth will be accommodated through infill and land use intensification within the UGBs. Recent state legislation, which overrides local growth measures, could increase near-term and longer-term growth and related service demand in the City.

##### 3.1.2 City of Morgan Hill

The City of Morgan Hill's 2035 General Plan projects the City's population to increase 35 percent to 58,200 by the year 2035, for an average annualized growth rate of approximately 2.2 percent.<sup>8</sup>

<sup>6</sup> Reference: Gilroy General Plan Alternatives Report (2015) – Table 3-10

<sup>7</sup> Reference: Santa Clara County General Plan (1995–2010), Growth and Development

<sup>8</sup> Reference: City of Morgan Hill 2035 General Plan



Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

The General Plan Housing Element further identifies 1,378 potential additional housing units based on available vacant land and current land use and zoning policies.

Although recent state legislation overrides local growth control measures, local land use policies encourage population growth to be accommodated through infill and land use intensification.

##### 3.1.3 South Santa Clara County Fire District

Given Santa Clara County land use policies, Citygate does not expect the Fire District's population or land use to change significantly over the next 20 years.

**Finding #25:** Population in the two Cities is projected to increase 1.5 to 2.2 percent annually over the next 16–21 years; population in the Fire District is not expected to change significantly as a result of County land use policies focusing future growth within existing urban service areas.

**Finding #26:** Projected population growth in Gilroy and Morgan Hill will be accommodated through infill and land use intensification within the existing Urban Growth Boundaries through at least 2040.

#### 3.2 FUTURE SERVICE DEMAND

Table 22 summarizes total service demand over the three-year study period by jurisdiction.

Table 22—Total Service Demand – 2016–2018

Year	Jurisdiction						Total	Percent Change
	Gilroy	Percent Change	Morgan Hill	Percent Change	Fire District	Percent Change		
2016	4,865	n/a	2,361	n/a	2,699	n/a	9,925	n/a
2017	5,079	4.4%	2,592	9.8%	2,880	6.7%	10,551	6.3%
2018	5,067	-2%	2,557	-1.4%	2,942	2.2%	10,556	.05%
Total	15,011	4.2%	7,510	8.3%	8,521	9.0%	31,042	6.3%

As Table 22 illustrates, aggregate total service demand increased 6.3 percent over the three-year period for an average annual increase of 3.2 percent. During that same period, EMS demand, which comprised 68 percent of total aggregate service demand, increased 7.3 percent for an average annual increase of 3.65 percent.

## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District Standards of Coverage Assessment—Volume 1

As discussed in Section A.1.12 (Appendix A—Risk Assessment), medical emergency service demand in most communities is predominantly a function of population density, demographics, violence, health insurance coverage, and vehicle traffic. In addition, medical emergency risk tends to be higher among older, poorer, less educated, and uninsured populations. According to the U.S. Census Bureau, 10 to 13 percent of the population in the two Cities is 65 and older; 7 to 12 percent is at or below poverty level; 10 to 30 percent over 24 years of age has less than a high school diploma or equivalent; and only 5 to 8 percent do not have health insurance coverage.<sup>9</sup> Given these demographics and the projected population growth discussed in Section 3.1, Citygate projects that overall service demand will increase approximately 2–4 percent annually over the next 15–20 years, with EMS demand projected to increase at a slightly higher rate of 3–6 percent annually.

**Finding #27:** Annual service demand increased 6.3 percent over the three-year study period.

**Finding #28:** Citygate projects service demand will continue to increase approximately 2–5 percent annually over the next 16–21 years (2035–2040), with EMS service demand increasing at a slightly higher 3–6 percent annually and comprising an increasing percentage of total service demand.

### 3.3 FUTURE FACILITY, RESOURCE, AND STAFFING NEEDS

While the three fire agencies' resources are appropriate to protect against the hazards likely to impact their service areas, the collective daily on-duty staffing of 26 personnel only provides a minimum total response force sufficient for a single emerging to serious fire incident, as discussed in Section 2.2.4, as well as a single one- to five-patient EMS incident. Many cities the size of Gilroy and Morgan Hill have more than nine firefighters on duty daily. The two Cities are very dependent on the Fire District's resources for both first-due and ERF capacity and staffing.

As discussed in Section 2.8, although the City stations are appropriately located in all the major neighborhoods, they are spaced too far apart to provide first-due travel times to achieve desirable outcomes in combination with the non-grid street network design in some areas, topography, natural and built barriers (hills and the highways), simultaneous incidents at peak hours of the day, and traffic congestion. Given the projected population and service demand growth discussed previously, Citygate believes that both Cities will require at least one additional fire station in the near future.

<sup>9</sup> Source: U.S. Census Bureau (2016)

### Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District Standards of Coverage Assessment—Volume 1

#### 3.3.1 Fire Station Siting Guidelines

Over more than a decade of assisting clients in determining where to best site or relocate fire stations, Citygate has developed the following fire station siting guidelines:

1. Serve the most people in the shortest travel time possible
2. Provide a 360-degree first-due service area
3. Avoid political, natural, and human-built barriers within the first-due travel time goal<sup>10</sup>
4. Provide direct access to primary travel routes in all cardinal directions.

#### 3.3.2 City of Gilroy

As discussed in Section 2, Citygate's recommended best practice for total *first-due* response time to achieve desirable outcomes, from receipt of a 9-1-1 call in urban population areas such as Gilroy, is 7:30 minutes or less at 90 percent or better reliability, which includes 1:30 minutes for call processing/dispatch time, 2:00 minutes for crew turnout time, and 4:00 minutes for travel time. More serious emergencies requiring a multiple-unit ERF of at least 17 personnel to achieve desirable outcomes, should arrive within 11:30 minutes or less at 90 percent or better reliability.

Gilroy's three current fire stations, in combination with the Fire District's Station #3 at Gilroy Gardens, provide a daily staffing level of 13 total response personnel, four personnel short of the minimum recommended ERF staffing level for even a single moderate emergency incident. Assuming a 4:00-minute travel time goal to achieve desirable emergency incident outcomes, geographic mapping conducted for a concurrent Gilroy Fire Master Plan Update shows a significant 4:00-minute travel time coverage gap in the southwestern Glen Loma / Eagle Ridge area of the City where new residential development is occurring. Citygate evaluated two sites for a future fire station in this area and recommended a City-owned site at Miller Avenue and West Luchessa Avenue as the preferred alternative, as shown in Map Scenario #1 (Volume 2—Map Atlas).

The City implemented the pilot Alternative Service Model (ASM) study in the Glen Loma Ranch area on July 1, 2019, staffing either a Type-1 ambulance or a Type-6 wildland fire engine with two personnel on overtime status daily from 8:00 a.m. to 8:00 p.m. While this ASM pilot study was implemented primarily to provide ALS pre-hospital emergency medical services to this newly developing area of the City beyond 4:00-minute first-due travel time from other existing fire stations, it also provides additional critical Citywide first-due and ERF staffing capacity during peak service demand hours. Although this pilot study is only funded through June 30, 2020, Citygate has recommended that the City continue the ASM, absent any unforeseen adverse

<sup>10</sup> This guideline may not apply in auto-aid or "boundary drop" situations.



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

impacts, until such time as the City can allocate the funds to construct a station and staff a full-time three-person crew in that area of the City.

As discussed in more detail below, the Fire District is also considering its future options, which could include the relocation of one or more of its existing stations. Should the District decide to relocate the Gilroy Gardens station, it would impact first-due and ERF capacity, staffing, and travel time coverage for the City. Should the District exercise this option, the City should consider relocating the Las Animas station further west toward First Street and Santa Teresa Boulevard, which would in turn create a first-due and ERF coverage gap in the northeast quadrant of the City, potentially requiring a fifth station in that area to ensure equitable delivery of fire and pre-hospital EMS to all areas of the City.

**Finding #29:** The City of Gilroy is geographically too large to effectively provide recommended service levels from its three existing fire stations and Fire District Station #3 at Gilroy Gardens.

**Finding #30:** A fourth fire station in southwest Gilroy would improve five deployment needs including first-due travel time coverage, daily Citywide staffing, multiple-unit Effective Response Force (ERF) staffing, travel time coverage during traffic congestion periods, and reduced dependence on the Fire District's Station #3 at Gilroy Gardens for first-due and ERF capacity and staffing.

**Finding #31:** If the Fire District relocates the Gilroy Gardens station further west, it will impact first-due and Effective Response Force capacity, staffing, and travel time coverage for Gilroy.

**Recommendation #3:** The City of Gilroy should construct a fourth fire station in the southwest Glen Loma area of the City, and staff it with a full-time three-person crew as soon as fiscally feasible.

**Recommendation #4:** The City of Gilroy should continue the current pilot Alternative Service Model until such time as the Glen Loma station is constructed and staffed with a full-time crew.

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

**Recommendation #5:** The City of Gilroy and the Fire District should continue to provide shared services wherever feasible to enhance fire and EMS service delivery in both jurisdictions.

### 3.3.3 City of Morgan Hill

The City of Morgan Hill's two existing fire stations, with a third cost-shared engine<sup>11</sup> stationed at the Fire District Headquarters on Monterey Road in Morgan Hill, provide a combined daily staffing level of 10 response personnel. As discussed in Section 2.8, the City is understaffed to achieve even minimal ERF staffing and is heavily reliant on Fire District and/or mutual aid resources to safely resolve even a single serious fire or EMS incident, or to provide adequate capacity for simultaneous incidents. In Citygate's opinion, the risks within the City, combined with projected future growth, justify a minimum daily staffing level of nine City personnel (12 including shared Fire District Station #1) providing all-risk fire/EMS from three City fire stations plus shared Fire District Station #1. Potential incremental steps to achieve a fully staffed third City station include staffing the truck with three personnel as a third City unit, and/or dynamic deployment of a two-person Type-6<sup>12</sup> all-risk unit in central Morgan Hill during peak service demand hours.

**Finding #32:** The City of Morgan Hill is geographically too large to effectively provide recommended service levels from its two existing fire stations and shared Fire District Station #1.

**Finding #33:** The risks in Morgan Hill, combined with projected future growth, justify a dedicated minimum daily City staffing level of nine personnel, with 12 total personnel daily including the Fire District's Morgan Hill engine.

<sup>11</sup> Engine crew costs are equally shared between the City of Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District.

<sup>12</sup> 18,000-20,000-pound GVW truck chassis with utility body, fire pump, water tank, and hose. May also be equipped to provide ALS/BLS EMS and initial rescue services.



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District Standards of Coverage Assessment—Volume 1

**Recommendation #6:** The City of Morgan Hill should construct and staff a third fire station in the central section of the City as soon as fiscally feasible; or incrementally staff the truck with three personnel as a fourth unit, or dynamically deploy a two-person Peak Activity Unit during peak service demand periods.

Assuming a 4:00-minute first-due travel time goal to achieve desirable emergency incident outcomes, geographic mapping shows that only 75 percent of the City's public road network is reachable within 4:00 minutes travel time *without* traffic congestion as summarized in Table 23.

**Table 23—Travel Time Coverage – Morgan Hill**

Travel Time Measure	Total Public Road Miles	Non-Congested Miles Covered	Non-Congested Percent of Total Miles
4:00-Minute First Due Existing Stations <sup>1</sup>	193.5	144.6	74.73%
4:00-Minute First Due with Butterfield Station <sup>1</sup>	193.5	158.7	82.02%
8:00-Minute ERF with Existing Stations <sup>1</sup>	193.5	55.8	28.84%
8:00-Minute ERF with Butterfield Station <sup>1</sup>	193.5	177.3	91.63%

<sup>1</sup> Including shared Fire District Station #1 in Morgan Hill

Citygate evaluated travel time coverage from a potential future third City fire station at Butterfield Boulevard and Diana Avenue at the Department's request. As Map Scenario #2 (Volume 2—Map Atlas) and Table 23 show, this location would improve 4:00-minute first-due travel time coverage by approximately 7 percent to 82 percent of total City public road miles, which in Citygate's opinion is good first-due coverage. As Table 23 also shows, a third City station at this location would improve 8:00-minute ERF travel time coverage by nearly 63 percent to more than 91 percent of total public road miles, as shown in Map Scenario #2a, which is excellent coverage.

**Finding #34:** A third fire station in central Morgan Hill would improve Citywide daily staffing capacity and both first-due and Effective Response Force travel time coverage.

### Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District Standards of Coverage Assessment—Volume 1

**Recommendation #7:** Morgan Hill and the Fire District should continue to collaborate to provide shared services wherever feasible to enhance fire and EMS service delivery in both jurisdictions.

Citygate was also asked to review travel time coverage from the City's El Toro station. As Map Scenario #2 (Volume 2—Map Atlas) and Table 23 show, there is a significant 4:00-minute first-due travel time coverage gap in the northeast section of the City even with the recommended third fire station at Butterfield Boulevard and Diana Avenue. Although the scope of work for this study did not include geographic mapping of an alternative El Toro station site, relocation of that station further east to the Cochrane Road corridor would certainly improve 4:00-minute first-due travel time coverage into that northeastern gap area; however, it would reduce first-due travel time coverage to the northwestern Llagas Road neighborhoods. In Citygate's opinion, relocation of the El Toro station would have no to very minimal impact on current 8:00-minute ERF travel time coverage.

**Finding #35:** Relocating the Morgan Hill El Toro station east to the Cochrane Road corridor would improve 4:00-minute first-due travel time coverage in the northeast section of the City; however, it would concurrently reduce first-due travel time coverage in the northwestern Llagas Road neighborhoods.

**Finding #36:** Relocating the El Toro station east to the Cochrane Road corridor would have no to very minimal impact on current 8:00-minute Effective Response Force travel time coverage.

### 3.3.4 South Santa Clara County Fire District

Although Santa Clara County land use policies promote future growth within existing urban service areas, there are areas within the Fire District's 306 square mile service area, including San Martin and the unincorporated areas just outside the City of Morgan Hill, with population densities approaching 1,000 per square mile. In addition, western areas of the District along Watsonville Road, and areas east of U.S. 101, have a higher population density than the more rural areas of the District.

Because of these varied population densities, Citygate utilized two response performance expectations for this study: 7:30-minute first-due call-to-arrival and 11:30-minute ERF call-to-arrival goal for the Morgan Hill station given the predominantly urban/suburban population density served by that station, and a 14:00-minute rural first-due call-to-arrival goal for the Masten



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

and Gilroy Gardens stations given the more suburban/rural population densities served by those stations.

Although response performance for the Masten and Gilroy Gardens stations meets the Citygate-recommended 14:00-minute call-to-arrival goal for rural response zones, District executive staff asked Citygate to identify and evaluate potential alternate sites for these two stations that could enhance first-due and overall regional response performance.

The Masten station, centrally located between Gilroy and Morgan Hill on the east side frontage road of U.S. 101 just south of Masten Avenue, provides relatively good access to east- and west-bound Masten Avenue, as well as northbound U.S. 101. Access to southbound U.S. 101, however, is slower due to the onramp location on the west side of the Masten Avenue overpass.

Considering Citygate's fire station siting guidelines in Section 3.3.1, the only other suitable location for this station in Citygate's opinion is in the vicinity of the U.S. 101 / San Martin Avenue interchange, approximately two miles north of its current location, as shown in Map Scenario #3 (Volume 2—Map Atlas). Given the pending closure of Reed Airport in San Jose which is anticipated to increase general aviation activity significantly at the South Santa Clara County Airport in San Martin, a station sited on the north end of the runway with direct access to Murphy Avenue would provide improved response time to the airport, San Martin, and Morgan Hill. However, it would increase response times into Gilroy and Fire District areas east of Gilroy. While there are both advantages and disadvantages to this potential station location, it is ultimately a policy and fiscal decision for consideration by the Fire District Board of Commissioners, ideally in collaboration with the Cities of Gilroy and Morgan Hill.

**Finding #37:** Relocation of the Fire District's Masten station would result in both advantages and disadvantages relative to first-due and Effective Response Force response performance and automatic aid.

The Gilroy Gardens station is located on the south side of Highway 152 at the entrance to the Gilroy Gardens Family Theme Park on the western edge of Gilroy. While this location provides immediate first-due and ERF coverage into the City, nearly all this station's primary first-due response area lies to the west along Highway 152 and northwest. In Citygate's opinion, considering the fire station siting guidelines in Section 3.3.1, a more suitable location for this station would be in the vicinity of Watsonville Road and Day Road to provide quicker first-due travel time coverage of the more populated portions of its primary response area, as well as good access to the north, south, and east to Santa Teresa Boulevard. As shown in Map Scenario #4 (Volume 2—Map Atlas), relocation of this station would also have a significant impact on first-due and ERF capacity and travel time coverage for Gilroy.

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

**Finding #38:** Relocation of the Fire District's Gilroy Gardens station would result in both advantages and disadvantages relative to first-due and Effective Response Force response performance and automatic aid.

**Recommendation #8:** The Fire District should collaborate closely with both Cities relative to any potential station relocations.

### 3.4 ALTERNATIVE SERVICE MODELS

As discussed in Section 2.8 and this section, Gilroy and Morgan Hill do not, in Citygate's opinion, deploy a sufficient number of firefighters daily to safely resolve even a single serious fire or EMS incident, or to provide adequate capacity for simultaneous incidents, and are thus dependent on Fire District resources to achieve a minimal ERF staffing of 14 personnel. In addition, while the three agencies have automatic aid agreements that send the closest first-due and ERF resources regardless of jurisdiction, they are poorly located geographically for prompt mutual aid other than from each other, and are thus essentially self- or co-reliant to provide the response resources to resolve all but the most catastrophic emergencies without outside assistance.

Given the fact that few if any jurisdictions can afford a service level that provides enough resources to handle all calls for service, including concurrent calls, cooperative solutions between the three jurisdictions that maximize utilization of their combined resources are the best pathway forward for efficient and cost-effective delivery of fire services. The existing automatic aid agreements that provide for closest first-due and ERF unit response are an excellent first step in this direction, as is Morgan Hill and the Fire District's cost sharing of a fire engine and some administrative support staff to serve both jurisdictions.

As the jurisdiction physically located between the two Cities, the Fire District is the key partner to any cooperative fire service solution in south Santa Clara County. In addition to its current cooperative shared services with Morgan Hill, the Fire District and Gilroy could consider similar shared services, including cost-shared or co-located response resource(s), and/or administrative support staff to serve both jurisdictions.

**Finding #39:** A cooperative fire service model that maximizes utilization of the combined three fire agency jurisdictions' resources is the best alternative going forward for efficient and cost-effective delivery of fire services in south Santa Clara County.



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

### 3.5 FUTURE NEEDS SUMMARY

Projected future growth and development in south Santa Clara County will not alter Gilroy, Morgan Hill, and the Fire District's physical isolation from other regional fire service providers, thus continuing to make them self- or co-reliant for many decades for the resources to resolve all but the most catastrophic emergencies without outside assistance. Such physical isolation, in combination with fiscal realities that prevent any one jurisdiction from being able to afford a service level providing enough resources and staffing to handle all calls for service without outside assistance, makes cooperative solution(s) critical that maximize utilization of the combined resources of all three jurisdictions to provide optimal operational and fiscal effectiveness and efficiency going forward.

Given the growth currently occurring in southwestern Gilroy, and the City's current planning for a future fourth fire station in that area, it is essential that the Fire District determine its long-term plans relative to the Gilroy Gardens station as soon as possible given the potential impacts to the City if that station is closed or relocated. Equally important, in Citygate's opinion, is for the Cities' and Fire District's leadership to engage as soon as possible: to (1) establish desire and intent to provide cooperative fire services for many decades, perhaps through a formal Memorandum of Understanding (MOU); and (2) to establish a joint planning team to work through the detailed planning for such future cooperative services for consideration by each jurisdiction's policy-making body.

**Finding #40:** Close collaboration between Gilroy, Morgan Hill, and the Fire District is critical to establishing and maintaining a cooperative regional fire service delivery model that maximizes utilization of the combined jurisdictions' resources to provide long-term operational and fiscal efficiencies.

**Recommendation #9:** Gilroy, Morgan Hill, and Fire District leadership should establish desire and intent as soon as possible to provide cooperative fire services for many decades, perhaps through a formal Memorandum of Understanding.

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

**Recommendation #10:** Given the desire and intent to jointly provide cooperative fire services for many decades, the three jurisdictions should establish a joint strategic planning team with policy-level direction to evaluate potential cooperative service elements for approval by the respective policy bodies, and then to conduct the detailed implementation planning necessary.



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

## SECTION 4—FINDINGS AND RECOMMENDATIONS

This section contains all the findings and recommendations found throughout this report in sequential order.

## 4.1 FINDINGS

- Finding #1:** None of the three agencies have elected-official-approved response performance objectives meeting all best practice elements for time and desired outcomes. Some of the departmental policies have a portion of the elements of best practices-based response time and outcomes desired policies.
- Finding #2:** All three agencies have, over the last decade or more, completed a fire master plan, Standards of Response Cover assessment, or a contract for services agreement, yet the elected officials have not clearly adopted the response time policies as recommended in prior studies.
- Finding #3:** The three fire agencies have a standard response plan that considers risk and establishes an appropriate initial response for each incident type. Each type of call for service receives the combination of engines, trucks, specialty units, and command officers customarily needed to effectively control that type of incident based on each agency's experience.
- Finding #4:** During traffic congestion periods, there are multiple underserved core areas in Morgan Hill, suggesting the three stations are spaced too far apart. In Gilroy, the edge areas and new development beyond the current *non-congested* coverage area also suggests the need for an additional station.
- Finding #5:** Given that only nine firefighters are on-duty in each City, if *both* Cities added a fourth fire station, raising daily staffing to 12, they would be less dependent on the Fire District's staffing for serious emergencies requiring a multiple-unit response.
- Finding #6:** The Fire District's Station #3 in west Gilroy serves mostly Gilroy within its 4:30-minute first-due travel coverage. It would provide better rural area coverage if moved northwest of its current location.
- Finding #7:** Even if all three agencies' fire stations are available, neither north Morgan Hill nor south and eastern Gilroy can receive a minimum multiple-unit Effective Response Force of 12 firefighters within 8:00 minutes travel time.



Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

- Finding #8:** Service demand occurs across all hours of the day, indicating the need for a 24-hours-per-day, seven-days-per-week fire and EMS emergency response system.
- Finding #9:** Although the occurrence of simultaneous incidents varies over the three-year study period, a significant percentage of the collective agencies' service demand involves two or more incidents occurring at the same time.
- Finding #10:** Approximately 10 percent of the three Fire District and two Morgan Hill stations' calls for service involve simultaneous incidents within those same station response areas, resulting in a slower response for the second or subsequent incident from another station. Same-station simultaneous incident activity in Gilroy is 3.5 percent or less.
- Finding #11:** The agencies need to monitor unit hour utilization and simultaneous incident rates of the busiest units on a quarterly basis.
- Finding #12:** Across all three agencies, 90<sup>th</sup> percentile call processing is more than 2:00 minutes. Call processing for Morgan Hill and Fire District incidents *meets* the current NFPA 1221 90-second recommendation, while call processing for Gilroy is about 1:00 minute (67 percent) *slower*.
- Finding #13:** Gilroy's crew turnout performance *meets* a Citygate-recommended goal of 2:00 minutes or less, while Morgan Hill's performance is about 1:00 minute (50 percent) *slower*, and the Fire District's is about 1:30 minutes (75 percent) *slower*.
- Finding #14:** First unit travel time for Gilroy is about 1:00 minute (25 percent) *slower* than a recommended best practice goal of 4:00 minutes or less for urban population densities, but only slightly (11–22 percent) slower than the Department's current 4:30-minute goal except for the Glen Loma / Santa Teresa area, where travel time is more than 3:00 minutes (67 percent) *slower* than the current 4:30-minute goal, and more than 3:30 minutes (87 percent) *slower* than the recommended 4:00-minute goal.
- Finding #15:** First unit travel time for Morgan Hill is 2:00–3:25 minutes (50–87 percent) *slower* than a recommended best practice goal of 4:00 minutes or less for urban population densities.
- Finding #16:** First unit travel time from the Fire District's Masten station *meets* a Citygate-recommended goal of 10:30 minutes or less for rural zones and is 1:00 minute (10 percent) *slower* than the goal from the Gilroy Gardens station. First unit travel time

## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District Standards of Coverage Assessment—Volume 1

from the Morgan Hill station is 2:26 minutes (62 percent) *slower* than the 4:00-minute goal for urban/suburban population densities.

- Finding #17:** Call-to-arrival response performance in Gilroy, Morgan Hill, and the Fire District's Morgan Hill station is nine percent to 45 percent *slower* than Citygate's recommended 7:30-minute goal for urban/suburban response zones. Call-to-arrival performance from the Fire District's Masten and Gilroy Gardens stations *meets* Citygate's recommended 14:00-minute goal for rural areas.
- Finding #18:** Effective Response Force (ERF or First Alarm) call-to-arrival performance is *significantly slower* than the Citygate-recommended goal of 11:30 minutes for urban/suburban areas, except in the Glen Loma station area in Gilroy which is 9:38 minutes. Also, ERF performance *meets* the Citygate-recommended *rural* response goal of 19:30 minutes for the Fire District's Masten station response area.
- Finding #19:** Gilroy and Morgan Hill do not deploy enough firefighters daily to safely resolve even a single serious fire or EMS incident, nor to provide adequate capacity for simultaneous incidents.
- Finding #20:** Gilroy and Morgan Hill are dependent on Fire District resources to achieve a minimal Effective Response Force staffing of 14 personnel.
- Finding #21:** Gilroy and the Fire District receive mutual benefit from their current automatic aid agreement.
- Finding #22:** Morgan Hill and the Fire District receive mutual benefit from their current cost-shared engine and automatic aid agreement.
- Finding #23:** The three jurisdictions are poorly located geographically for prompt mutual aid other than from each other.
- Finding #24:** The three jurisdictions are essentially self- or co-reliant to provide the response resources to resolve all but the most catastrophic emergencies without outside assistance.
- Finding #25:** Population in the two Cities is projected to increase 1.5 to 2.2 percent annually over the next 16–21 years; population in the Fire District is not expected to change significantly as a result of County land use policies focusing future growth within existing urban service areas.



### Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District Standards of Coverage Assessment—Volume 1

- Finding #26:** Projected population growth in Gilroy and Morgan Hill will be accommodated through infill and land use intensification within the existing Urban Growth Boundaries through at least 2040.
- Finding #27:** Annual service demand increased 6.3 percent over the three-year study period.
- Finding #28:** Citygate projects service demand will continue to increase approximately 2–5 percent annually over the next 16–21 years (2035–2040), with EMS service demand increasing at a slightly higher 3–6 percent annually and comprising an increasing percentage of total service demand.
- Finding #29:** The City of Gilroy is geographically too large to effectively provide recommended service levels from its three existing fire stations and Fire District Station #3 at Gilroy Gardens.
- Finding #30:** A fourth fire station in southwest Gilroy would improve five deployment needs including first-due travel time coverage, daily Citywide staffing, multiple-unit Effective Response Force (ERF) staffing, travel time coverage during traffic congestion periods, and reduced dependence on the Fire District's Station #3 at Gilroy Gardens for first-due and ERF capacity and staffing.
- Finding #31:** If the Fire District relocates the Gilroy Gardens station further west, it will impact first-due and Effective Response Force capacity, staffing, and travel time coverage for Gilroy.
- Finding #32:** The City of Morgan Hill is geographically too large to effectively provide recommended service levels from its two existing fire stations and shared Fire District Station #1.
- Finding #33:** The risks in Morgan Hill, combined with projected future growth, justify a dedicated minimum daily City staffing level of nine personnel, with 12 total personnel daily including the Fire District's Morgan Hill engine.
- Finding #34:** A third fire station in central Morgan Hill would improve Citywide daily staffing capacity and both first-due and Effective Response Force travel time coverage.
- Finding #35:** Relocating the Morgan Hill El Toro station east to the Cochrane Road corridor would improve 4:00-minute first-due travel time coverage in the northeast section of the City; however, it would concurrently reduce first-due travel time coverage in the northwestern Llagas Road neighborhoods.



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

- Finding #36:** Relocating the El Toro station east to the Cochrane Road corridor would have no to very minimal impact on current 8:00-minute Effective Response Force travel time coverage.
- Finding #37:** Relocation of the Fire District's Masten station would result in both advantages and disadvantages relative to first-due and Effective Response Force response performance and automatic aid.
- Finding #38:** Relocation of the Fire District's Gilroy Gardens station would result in both advantages and disadvantages relative to first-due and Effective Response Force response performance and automatic aid.
- Finding #39:** A cooperative fire service model that maximizes utilization of the combined three fire agency jurisdictions' resources is the best alternative going forward for efficient and cost-effective delivery of fire services in south Santa Clara County.
- Finding #40:** Close collaboration between Gilroy, Morgan Hill, and the Fire District is critical to establishing and maintaining a cooperative regional fire service delivery model that maximizes utilization of the combined jurisdictions' resources to provide long-term operational and fiscal efficiencies.

#### 4.2 RECOMMENDATIONS

- Recommendation #1:** Adopt Updated Deployment Policies: The Departments' elected officials should adopt *updated*, complete performance measures to aid deployment planning and to monitor performance. The measures of time should be designed to deliver outcomes that will save patients when possible upon arrival and to keep small but serious fires from becoming more serious. With this in mind, Citygate recommends the following measures:
- 1.1 Distribution of Fire Stations:** In *urban/suburban* population density areas, to treat pre-hospital medical emergencies and control small fires, the first-due unit should arrive within 7:30 minutes, 90 percent of the time from the receipt of the 9-1-1 call at fire dispatch. This equates to a 90-second dispatch time, a 2:00-minute company turnout time, and a 4:00-minute travel time.
- In rural population density areas, the first-due unit should arrive within 14:00 minutes from the receipt of the 9-1-1 call at fire dispatch at 80 percent or better reliability. This equates to a 90-

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

- second dispatch time, a 2:00-minute company turnout time, and a 10:30-minute travel time.
- 1.2 Multiple-Unit Effective Response Force (ERF) for Serious Emergencies:** In *urban/suburban* population density areas, to confine building fires near the room of origin, keep vegetation fires under one acre in size, and treat multiple medical patients at a single incident, a multiple-unit ERF of at least 17 personnel, including two Battalion Chiefs, should arrive within 11:30 minutes from the time of 9-1-1 call receipt at fire dispatch 90 percent of the time. This equates to a 90-second dispatch time, 2:00-minute company turnout time, and 8:00-minute travel time.
- For *rural* population density areas, a multiple-unit ERF of at least 13 personnel, including at least one Battalion Chief, should arrive within 19:30 minutes from the time of 9-1-1 call receipt at fire dispatch 80 percent of the time. This equates to a 90-second dispatch time, 2:00-minute crew turnout time, and 16:00-minute travel time.
- 1.3 Hazardous Materials Response:** Provide hazardous materials response designed to protect the communities from the hazards associated with uncontrolled release of hazardous and toxic materials. The fundamental mission of the Departments' response is to isolate the hazard, deny entry into the hazard zone, and notify appropriate officials/resources to minimize impacts on the community. This can be achieved with a first-due total response time of 7:30 minutes or less to provide initial hazard evaluation and/or mitigation actions. After the initial evaluation is completed, a determination can be made whether to request additional resources from the regional hazardous materials team.
- 1.4 Technical Rescue:** Respond to technical rescue emergencies as efficiently and effectively as possible with enough trained personnel to facilitate a successful rescue with a first-due total response time of 7:30 minutes or less to evaluate the situation and/or initiate rescue actions. Following the initial evaluation, assemble additional resources as needed within a total response time of 11:30 minutes to safely complete rescue/extrication and delivery of the victim to the appropriate emergency medical care facility.



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District Standards of Coverage Assessment—Volume 1

- Recommendation #2:** Gilroy needs to work to substantially lower dispatch processing times, and Morgan Hill and the Fire District need to work to lower crew turnout times.
- Recommendation #3:** The City of Gilroy should construct a fourth fire station in the southwest Glen Loma area of the City, and staff it with a full-time three-person crew as soon as fiscally feasible.
- Recommendation #4:** The City of Gilroy should continue the current pilot Alternative Service Model until such time as the Glen Loma station is constructed and staffed with a full-time crew.
- Recommendation #5:** The City of Gilroy and the Fire District should continue to provide shared services wherever feasible to enhance fire and EMS service delivery in both jurisdictions.
- Recommendation #6:** The City of Morgan Hill should construct and staff a third fire station in the central section of the City as soon as fiscally feasible; or incrementally staff the truck with three personnel as a fourth unit, or dynamically deploy a two-person Peak Activity Unit during peak service demand periods.
- Recommendation #7:** Morgan Hill and the Fire District should continue to collaborate to provide shared services wherever feasible to enhance fire and EMS service delivery in both jurisdictions.
- Recommendation #8:** The Fire District should collaborate closely with both Cities relative to any potential station relocations.
- Recommendation #9:** Gilroy, Morgan Hill, and Fire District leadership should establish desire and intent as soon as possible to provide cooperative fire services for many decades, perhaps through a formal Memorandum of Understanding.
- Recommendation #10:** Given the desire and intent to jointly provide cooperative fire services for many decades, the three jurisdictions should establish a joint strategic planning team with policy-level direction to evaluate potential cooperative service elements for approval by the respective policy bodies, and then to conduct the detailed implementation planning necessary.

*This page was intentionally left blank*



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

### SECTION 5—NEXT STEPS

Citygate's recommended immediate next steps for Gilroy, Morgan Hill, and the Fire District are:

- ◆ Review and absorb the content, findings, and recommendations of this study
- ◆ Prepare a staff report and draft Resolution for each City Council and the Fire District Board of Commissioners to adopt the included recommended response performance goals
- ◆ Determine interest and intent to provide long-term joint cooperative fire services in south Santa Clara County
  - Consider a Memorandum of Understanding to memorialize such intent.

Recommended intermediate-term next steps include:

- ◆ Monitor response performance and unit workload at least annually
- ◆ Establish a joint agency strategic planning team with policy-level direction to evaluate potential cooperative service opportunities, including, but not limited to, fire crew staffing, deployment, cost sharing, and fire dispatch services, with the intent to develop a mutually beneficial long-term commitment and solution that optimizes the use of all three jurisdictions' resources to provide efficient and cost-effective fire services in south Santa Clara County.

*This page was intentionally left blank.*

## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

## APPENDIX A—COMMUNITY RISK ASSESSMENT

## A.1 COMMUNITY RISK ASSESSMENT

The third element of the Standards of Coverage (SOC) process is a community risk assessment. Within the context of an SOC study, the objectives of a community risk assessment are to:

**SOC ELEMENT 3 OF 8**  
**COMMUNITY RISK**  
**ASSESSMENT**

1. Identify the values at risk to be protected within the community or service area.
2. Identify the hazards with potential to adversely impact the community or service area.
3. Quantify the overall risk associated with each hazard.
4. Establish a foundation for current/future deployment decisions and risk-reduction/hazard mitigation planning and evaluation.

A *hazard* is a situation or condition that can cause or contribute to harm. Examples include fire, medical emergency, vehicle collision, earthquake, flood, etc. *Risk* is the *probability of hazard occurrence* in combination with the *likely severity of resultant impacts* to people, property, and the community as a whole.

## A.1.1 Risk Assessment Methodology

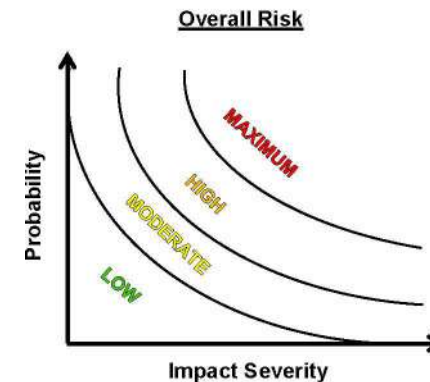
The methodology employed by Citygate to assess community risks as an integral element of an SOC study incorporates the following elements:

- ◆ Identification of geographic risk planning sub-zones appropriate to the community or jurisdiction.
- ◆ Identification and quantification, to the extent data is available, of the specific values at risk to various hazards within the community or service area.
- ◆ Identification of the fire and non-fire hazards to be evaluated.
- ◆ Determination of the probability of occurrence for each hazard based on recent historical service demand by hazard type.
- ◆ Identification and evaluation of multiple relevant impact severity factors for each hazard by planning zone using agency/jurisdiction-specific data and information.
- ◆ Quantification of overall risk for each hazard based on probability of occurrence in combination with probable impact severity, as shown in Figure 15.



Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

Figure 15—Overall Risk



Source: Commission on Fire Accreditation International (CFAI): *Community Risk Assessment: Standards of Cover (Sixth Edition)*

Citygate referenced multiple data sources for this study to understand the hazards and values to be protected within the three South Santa Clara County jurisdictions as follows:

- ◆ U.S. Census Bureau population and demographic data
- ◆ Fire agency data and information, including geographical information systems (GIS) data
- ◆ City and Santa Clara County data and information, including General Plan and zoning information
- ◆ 2017 Santa Clara County Operational Area Hazard Mitigation Plan

Although not utilized for this study to ensure equitable assessment of risk across all three agency jurisdictions, Citygate acknowledges that the City of Gilroy Fire Department has implemented a Citywide risk assessment of all non-single-family residential buildings using a two-factor life safety and community risk scoring scale. Citygate commends the Department for this innovative program that identifies specific higher-risk buildings and occupancies within the City, which also provides information to modify emergency responses to these buildings to mitigate additional risk. Citygate suggests that the Department consider modifying the scoring scales to allow a finer differentiation of the risk factors and resultant overall risk scores and category, and to also

## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

potentially consider other risk factors such as occupancy classification, built-in fire protection and alarm systems, required fire flow, historic service demand, and ERF response capacity.

### A.1.2 Risk Assessment Summary

Citygate's evaluation of the values at risk and hazards likely to impact the three study jurisdictions yields the following:

- ◆ The study area has a diverse urban/suburban population density, with rural population densities in the outlying areas.
- ◆ The three jurisdictions have a mix of residential, office, commercial, light industrial, and other non-residential building occupancies.
- ◆ The study area includes economic and natural resource values to be protected, as identified in this assessment.
- ◆ There are varying probabilities of occurrence and probable resultant impact severity associated with the following five hazards relating to services provided by the three fire agencies:
  - Building Fire
  - Vegetation/Wildland Fire
  - Medical Emergency
  - Hazardous Materials Release/Spill
  - Technical Rescue
- ◆ Overall risk for the five hazards ranges from *Low* to *High*, as summarized in Table 24 by planning zone.

Table 24—Overall Risk by Hazard

Hazard	Risk Planning Zone								
	SSCCFD 1 Morgan Hill	SSCCFD 2 Masten	SSCCFD 3 Gilroy Gardens	Morgan Hill 4 El Toro	Morgan Hill 5 Dunne Hill	Gilroy 7 Chestnut	Gilroy 8 Las Animas	Gilroy 9 Sunrise	Gilroy Glen Loma
Building Fire	Moderate	Low	Low	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate	Low
Vegetation/Wildland Fire	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate	Low	Low	Low	Moderate	Moderate
Medical Emergency	High	High	High	High	High	High	High	High	High
Hazardous Material	Moderate	Moderate	Low	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate
Technical Rescue	Low	Low	Low	Low	Low	Low	Low	Low	Low

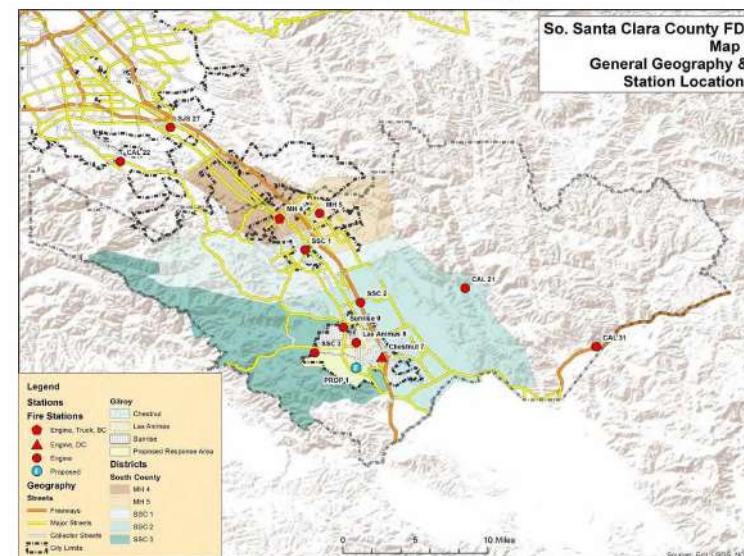


Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

### A.1.3 Risk Planning Zones

The Commission on Fire Accreditation International (CFAI) recommends that jurisdictions establish geographic planning zones to better understand risk at a sub-jurisdictional level. For example, portions of a jurisdiction may contain predominantly moderate-risk building occupancies, such as detached single-family residences, while other areas contain high- or maximum-risk occupancies, such as commercial and industrial buildings with a high hazard fire load. If risk were to be evaluated on a jurisdiction-wide basis, the predominant moderate risk could outweigh the high or maximum risk and may not be a significant factor in an overall assessment of risk. If, however, those high- or maximum-risk occupancies are a larger percentage of the risk in a smaller planning zone, then it becomes a more significant risk factor. Another consideration in establishing risk planning zones is that the jurisdiction's record management system must also track the specific zone for each incident to be able to appropriately evaluate service demand and response performance relative to each specific zone. For this assessment, Citygate utilized nine risk planning zones corresponding to each fire agency's first-due response areas, as shown in Figure 16.

Figure 16—Risk Planning Zones





## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

### A.1.4 Values at Risk to Be Protected

Broadly defined, *values at risk* are tangibles of significant importance or value to the community or jurisdiction potentially at risk of harm or damage from a hazard occurrence. Values at risk typically include people, critical facilities/infrastructure, buildings, and key economic, cultural, historic, and/or natural resources.

#### People

Residents, employees, visitors, and travelers through a community or jurisdiction are vulnerable to harm from a hazard occurrence. Particularly vulnerable are specific at-risk populations, including those unable to care for themselves or self-evacuate in the event of an emergency. At-risk populations typically include children younger than 10 years of age, the elderly, and people housed in institutional settings. Key demographic data for Gilroy and Morgan Hill is summarized in Table 25 and Table 26. *No separate demographic data was available for just the South Santa Clara County Fire District's service area.*

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

**Table 25—Key Demographic Data – City of Gilroy**

Demographic	2017	Percentage
<b>Population</b>	<b>54,159</b>	
Under 10 years	7,936	14.65%
10–19 years	9,355	17.27%
20–64 years	31,572	58.30%
65–74 years	3,012	5.56%
75 years and older	2,284	4.22%
Median age	34.1	N/A
<b>Housing Units</b>	<b>16,145</b>	
Owner-Occupied	9,201	56.99%
Renter-Occupied	6,673	41.33%
Average Household Size	3.41	N/A
<b>Ethnicity</b>		
Caucasian (includes White and Hispanic/Latino)	41,964	77.48%
Hispanic/Latino	32,820	60.60%
Asian	4,856	8.97%
Black / African American	1,187	2.19%
Other	6,152	11.36%
<b>Education (population over 24 years of age)</b>	<b>33,185</b>	<b>61.27%</b>
High School Graduate	26,150	78.80%
Undergraduate Degree	5,617	16.93%
Graduate/Professional Degree	2,921	8.80%
<b>Employment (population over 15 years of age)</b>	<b>40,279</b>	<b>74.37%</b>
In Labor Force	28,441	70.61%
Unemployed	1,746	6.14%
Population below Poverty Level	6,445	11.90%
Population without Health Insurance Coverage	4,560	8.42%

Source: US Census Bureau (2017 data)



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

Of note from Table 25 is:

- ◆ More than 24 percent of the City's population is under 10 or over 65 years of age.
- ◆ The City's population is predominantly Hispanic (61 percent), followed by White (16.9 percent), Asian (9 percent), Black / African American (2 percent), and Other ethnic origins (11 percent).
- ◆ Of the City population over 24 years of age, nearly 79 percent has completed high school or higher.
- ◆ Of the City population over 24 years of age, nearly 26 percent has an undergraduate, graduate, or professional degree.
- ◆ Nearly 71 percent of the City population 16 years of age or older is in the workforce; of those, slightly more than 6 percent are unemployed.
- ◆ The total City population below the federal poverty level is nearly 12 percent.
- ◆ Just less than 8.5 percent of the City population does not have health insurance coverage.

According to Gilroy's 2040 General Plan Alternatives Report,<sup>13</sup> the Association of Bay Area Governments (ABAG) projects the City's population to grow to 61,000 by 2040, for a relatively slow annual growth rate of 0.8 percent. ABAG's projection, however, is based on regional policies and does not consider projected market demand. Gilroy's Economic Consultant, ADE, produced a range of population growth scenarios based on projected market demand, which range from 69,249 to 79,317 by the year 2040 for average annual growth rate ranging from 1.5 to 2.2 percent. ADE's median projection calls for a 2040 population of approximately 74,000, which reflects an average annualized growth rate of 1.9 percent.

<sup>13</sup> Reference: Gilroy General Plan Alternatives Report (2015) - Table 3-10



Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

Table 26—Key Demographic Data – City of Morgan Hill

Demographic	2017	Percentage
<b>Population</b>	<b>43,136</b>	
Under 10 years	6,295	14.59%
10–19 years	6,292	14.59%
20–64 years	25,099	58.19%
65–74 years	3,335	7.73%
75 years and older	2,115	4.90%
Median age	38.4	N/A
<b>Housing Units</b>	<b>14,516</b>	
Owner-Occupied	10,257	70.66%
Renter-Occupied	3,948	27.20%
Average Household Size	3.05	N/A
<b>Ethnicity</b>		
Caucasian (includes White and Hispanic/Latino)	33,225	77.02%
Asian	6,344	14.71%
Black / African American	1,290	2.99%
Other	2,277	5.28%
<b>Education (population over 24 years of age)</b>	<b>28,033</b>	<b>64.99%</b>
High School Graduate	25,286	90.20%
Undergraduate Degree	7,400	26.40%
Graduate/Professional Degree	3,958	14.12%
<b>Employment (population over 15 years of age)</b>	<b>32,772</b>	<b>75.97%</b>
In Labor Force	22,103	67.44%
Unemployed	1,046	4.73%
Population below Poverty Level	2,847	6.60%
Population without Health Insurance Coverage	2,269	5.26%

Source: US Census Bureau (2017 data)

Of note from Table 26 is:

- ◆ More than 27 percent of the City population is under 10 or over 65 years of age.
- ◆ The City's population is predominantly Caucasian (77 percent), followed by Asian (15 percent), Black / African American (3 percent), and Other ethnic origins (5 percent).

## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

- ◆ Of the City population over 24 years of age, 90 percent has completed high school or higher.
- ◆ Of the City population over 24 years of age, slightly more than 40 percent has an undergraduate, graduate, or professional degree.
- ◆ More than 67 percent of the City population 16 years of age or older is in the workforce; of those, nearly 5 percent are unemployed.
- ◆ The total City population below the federal poverty level is 6.6 percent.
- ◆ Slightly more than 5 percent of the City population does not have health insurance coverage.

In addition, over the next 16 years, the City of Morgan Hill is projected to grow by nearly 13 percent to nearly 48,500 by 2035, or an average annualized growth rate of 0.8 percent. Housing units are projected to increase 6.9 percent over the same period to 15,500, for an average annualized rate of 0.4 percent.<sup>14</sup>

#### Buildings

The study area contains a large inventory of housing units and non-residential occupancies, including office, professional services, retail/wholesale sales, restaurants/bars, hotels/motels, churches, schools, government facilities, healthcare facilities, and other non-residential uses.

#### Building Occupancy Risk Categories

The CFAI identifies four risk categories that relate to building occupancy as follows:

**Low Risk** – includes detached garages, storage sheds, outbuildings, and similar building occupancies that pose a relatively low risk of harm to humans or the community if damaged or destroyed by fire.

**Moderate Risk** – includes detached single-family or two-family dwellings; mobile homes; commercial and industrial buildings less than 10,000 square feet without a high hazard fire load; aircraft; railroad facilities; and similar building occupancies where loss of life or property damage is limited to the single building.

**High Risk** – includes apartment/condominium buildings; commercial and industrial buildings more than 10,000 square feet without a high hazard fire load; low-occupant load buildings with high fuel loading or hazardous materials; and similar occupancies with potential for substantial loss of life or unusual property damage or financial impact.

<sup>14</sup> Reference: City of Morgan Hill General Plan, Housing Element, Table 1-1



Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

**Maximum Risk** – includes buildings or facilities with unusually high risk requiring an Effective Response Force involving a significant augmentation of resources and personnel and where a fire would pose the potential for a catastrophic event involving large loss of life and/or significant economic impact to the community.

#### Critical Facilities

Critical facilities typically include structures or other improvements, both public and private, that, due to function, size, service area, or uniqueness, have the potential to cause serious bodily harm, extensive property damage, or disruption of vital socioeconomic activities if damaged or destroyed, or if their functionality is significantly impaired. Critical facilities may include, but are not limited to, health and public safety facilities, utilities, government facilities, hazardous materials sites, or vital community economic facilities.

The 2017 Santa Clara County Operational Area Hazard Mitigation Plan (HMP) identifies 187 critical facilities for Gilroy and Morgan Hill, a Fire District staff identified 71 similar facilities within the District as summarized in Table 27. A hazard occurrence with significant impact severity affecting one or more of these facilities would likely adversely impact critical public or community services.

Table 27—Critical Facilities

Jurisdiction	Facility Category					Total
	Emergency Response / Public Health & Safety	Infrastructure Lifeline	Recovery Facilities	Socio-Economic	Hazardous Materials	
City of Gilroy	15	45	1	50	7	118
City of Morgan Hill	9	14	0	39	7	69
Fire District	4	19	8	29	11	71
<b>Total</b>	<b>28</b>	<b>78</b>	<b>9</b>	<b>118</b>	<b>25</b>	<b>258</b>

Source: 2017 Santa Clara County Operational Area Hazard Mitigation Plan, Table 4-4, and Fire District staff

#### Economic Resources

##### Gilroy:

Key economic resources within the City of Gilroy include:

- ◆ Gilroy Premium Outlets (145 retail stores)
- ◆ Olam Spices and Vegetables
- ◆ Costco

## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

- ◆ Auto dealerships
- ◆ Walmart
- ◆ Christopher Ranch Foods

**Morgan Hill:**

Key economic resources within the City of Morgan Hill include:

- ◆ Anritsu
- ◆ Cal Door & Drawer
- ◆ NxEdge
- ◆ Paramit Corporation
- ◆ Specialized Bicycle Components
- ◆ Lusamerica Foods
- ◆ Mission Bell Manufacturing
- ◆ Toray Advanced Composites
- ◆ Infineon Technologies
- ◆ Safeway
- ◆ Velodyne LiDAR

***Natural Resources***

Natural resources within the study area include Debell Uvas Creek Preserve, Coyote Lake, Coyote Lake Harvey Bear Ranch County Park, Anderson Lake, Anderson Lake County Park, Uvas Canyon County Park, Chesbro Reservoir, Pajaro River watershed, Uvas Reservoir, and multiple neighborhood parks and open spaces.

***Cultural/Historic Resources***

There are numerous cultural and historic resources to be protected throughout the three-agency service area.

**A.1.5 Hazard Identification**

Citygate utilizes prior risk studies where available, fire and non-fire hazards as identified by the CFAI, and agency/jurisdiction-specific data and information to identify the hazards to be evaluated for this study. The 2017 Santa Clara County Operational Area Hazard Mitigation Plan identifies the following nine hazards of concern:

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

1. Climate change / sea level rise
2. Dam/levee failure
3. Drought
4. Earthquake
5. Flood
6. Landslide
7. Severe weather
8. Tsunami
9. Wildfire

Although the three fire agencies have no legal authority or responsibility to mitigate any of these hazards other than perhaps wildfire, they all provide services related to each of these hazards, including fire suppression, emergency medical services, technical rescue, and hazardous materials response.

The CFAI groups hazards into fire and non-fire categories, as shown in Figure 17. Identification, qualification, and quantification of the various fire and non-fire hazards are important factors in evaluating how resources are or can be deployed to mitigate those risks.





## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District Standards of Coverage Assessment—Volume 1

**Figure 17—CFAI Hazard Categories**

Fire	EMS	Hazardous Materials	Technical Rescue	Disasters
One and Two Family Residential Structures	Medical Emergencies	Transportation	Confined Space	Natural
Multi-Family Structures			Water Rescue	
Commercial Structures	Motor Vehicle Accidents		High and Low Angle	
Mobile Property		Fixed Facilities	Structural Collapse and Trench Rescue	Man Made
Wildland	Other			

Source: CFAI Standards of Cover (Fifth Edition)

Subsequent to evaluation of the hazards identified in the Santa Clara County HMP, and the fire and non-fire hazards as identified by the CFAI as they relate to services provided by the three fire agencies, Citygate evaluated the following five hazards for this risk assessment:

1. Building Fire
2. Vegetation/Wildland Fire
3. Medical Emergency
4. Hazardous Materials Release/Spill
5. Technical Rescue

#### A.1.6 Service Capacity

Service capacity refers to an agency's available response force; the size, types, and condition of its response fleet and any specialized equipment; core and specialized performance capabilities and competencies; resource distribution and concentration; availability of automatic and/or mutual aid; and any other agency-specific factors influencing the agency's ability to meet current and prospective future service demand relative to the risks to be protected.

### Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District Standards of Coverage Assessment—Volume 1

The City of Gilroy's service capacity for building fire, vegetation/wildland fire, medical emergency, hazardous material, and technical rescue risk consists of a minimum daily on-duty response force of nine personnel staffing three Type-1 fire engines, and one Division Chief, from the Department's three fire stations. The City of Morgan Hill's service capacity for the same five risks consists of a minimum daily on-duty response force of nine personnel staffing three Type-1 fire engines, and one Battalion Chief, from the Department's three fire stations.<sup>15</sup> South Santa Clara County Fire District's service capacity for those same five risks consists of a minimum daily on-duty response force of nine personnel staffing three Type-1 fire engines, and one Battalion Chief, from the District's three fire stations. The three agencies have a boundary drop automatic mutual aid agreement that provides a minimum Effective Response Force (ERF) of 12 personnel staffing four apparatus, plus one Chief Officer, for more serious emergencies.

All three agency response personnel are trained and certified to either the Emergency Medical Technician (EMT) level to provide Basic Life Support (BLS) pre-hospital emergency medical care or to the EMT-Paramedic (Paramedic) level to provide Advanced Life Support (ALS) pre-hospital emergency medical care. All staffed response apparatus include at least one Paramedic. Ground paramedic ambulance service is provided by Rural/Metro/AMR Ambulance of Northern California, a private-sector ambulance provider operating under a non-exclusive agreement administered by the Santa Clara County Emergency Medical Services Agency. In addition, the Gilroy Fire Department has a Type-1 ambulance that can be cross-staffed as needed for BLS or ALS ground transportation. Air ambulance services, when needed, are provided by CALSTAR/Reach Air Medical Services (Gilroy) or Life Flight (Palo Alto). There are four hospitals with emergency services within the region, including Saint Louise Regional Hospital in Gilroy, two in San Jose, and one in Palo Alto, all of which are also trauma centers.

All response personnel are further trained to the U.S. Department of Transportation Hazardous Material First Responder Operational (FRO) level to provide initial hazardous material incident assessment, hazard isolation, and support for a hazardous material response team. The Gilroy Fire Department cross-staffs a Hazardous Materials Decontamination Unit as needed from the Sunrise station to support the City of San Jose Hazardous Materials Response Team.

Response personnel are also trained to the Confined Space Awareness level as required by Cal/OSHA. In addition, South Santa Clara County Fire District cross-staffs a Type-2 technical rescue trailer from its Gilroy Gardens station as needed. This resource is also available to other regional agencies/jurisdictions through the County mutual aid system.

<sup>15</sup> The Type-1 engine at the South Santa Clara County Fire District headquarters in Morgan Hill is cost-shared between the City of Morgan Hill and the Fire District, and serves both jurisdictions.



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

### A.1.7 Probability of Occurrence

*Probability of occurrence* refers to the likelihood of a future hazard occurrence during a specific period. Because the CFAI agency accreditation process requires annual review of an agency's risk assessment and baseline performance measures, Citygate recommends using the 12 months following completion of an SOC study as an appropriate period for the probability of occurrence evaluation. Table 28 describes the five probability of occurrence categories and related scoring criteria used for this analysis.

**Table 28—Probability of Occurrence Scoring Criteria**

Score	Probable Occurrence	Description	General Criteria	Average Frequency
0–1.0	Very Low	Improbable	Hazard occurrence is <i>unlikely</i>	Annually or less
1.1–2.0	Low	Rare	Hazard <i>could occur</i>	1–4 times per year
2.1–3.0	Moderate	Infrequent	Hazard <i>should occur</i> infrequently	Bi-monthly to monthly
3.1–4.0	High	Likely	Hazard is <i>likely to occur</i> regularly	Bi-weekly to weekly
4.1–5.0	Very High	Frequent	Hazard is <i>expected</i> to occur frequently	Several times per week or more

Citygate's SOC assessments use recent multiple-year hazard response data to determine the probability of hazard occurrence for the ensuing 12-month period.

### A.1.8 Impact Severity

Impact severity refers to the extent a hazard occurrence impacts people, buildings, lifeline services, the environment, and the community as a whole. Table 29 describes the five impact severity categories and related scoring criteria used for this analysis.

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

**Table 29—Impact Severity Scoring Criteria**

Score	Impact Severity	General Criteria
0–1.0	Insignificant	<ul style="list-style-type: none"> <li>No serious injuries or fatalities</li> <li>Few persons displaced for only a short duration</li> <li>No or inconsequential damage</li> <li>No or very minimal disruption to community</li> <li>No measurable environmental impacts</li> <li>Little or no financial loss</li> </ul>
1.25–2.0	Minor	<ul style="list-style-type: none"> <li>Some minor injuries; no fatalities expected</li> <li>Some persons displaced for less than 24 hours</li> <li>Some minor damage</li> <li>Minor community disruption; no loss of lifeline services</li> <li>Minimal environmental impacts with no lasting effects</li> <li>Minor financial loss</li> </ul>
2.25–3.0	Moderate	<ul style="list-style-type: none"> <li>Some hospitalizations; some fatalities expected</li> <li>Localized displacement of persons for up to 24 hours</li> <li>Localized damage</li> <li>Normal community functioning with some inconvenience</li> <li>Minor loss of lifeline services</li> <li>Some environmental impacts with no lasting effects, or small environmental impact with long-term effect</li> <li>Moderate financial loss</li> </ul>
3.25–4.0	Major	<ul style="list-style-type: none"> <li>Extensive serious injuries; significant number of persons hospitalized</li> <li>Many fatalities expected</li> <li>Significant displacement of many people for more than 24 hours</li> <li>Significant damage requiring external resources</li> <li>Community services disrupted; some lifeline services potentially unavailable</li> <li>Some environmental impacts with long-term effects</li> <li>Major financial loss</li> </ul>
4.25–5.0	Catastrophic	<ul style="list-style-type: none"> <li>Large number of severe injuries and fatalities</li> <li>Local/regional hospitals impacted</li> <li>Large number of persons displaced for an extended duration</li> <li>Extensive damage</li> <li>Widespread loss of critical lifeline services</li> <li>Community unable to function without significant support</li> <li>Significant environmental impacts and/or permanent environmental damage</li> <li>Catastrophic financial loss</li> </ul>

### A.1.9 Overall Risk

Overall hazard risk is determined by multiplying the *probability of occurrence score* by the *impact severity score*. The resultant total score determines the overall *risk ranking*, as described in Table 30.

## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

Table 30—Overall Risk Score and Rating

Overall Risk Score	Overall Risk Rating
0–5.99	LOW
6.0–11.99	MODERATE
12.0–19.99	HIGH
20.0–25	MAXIMUM

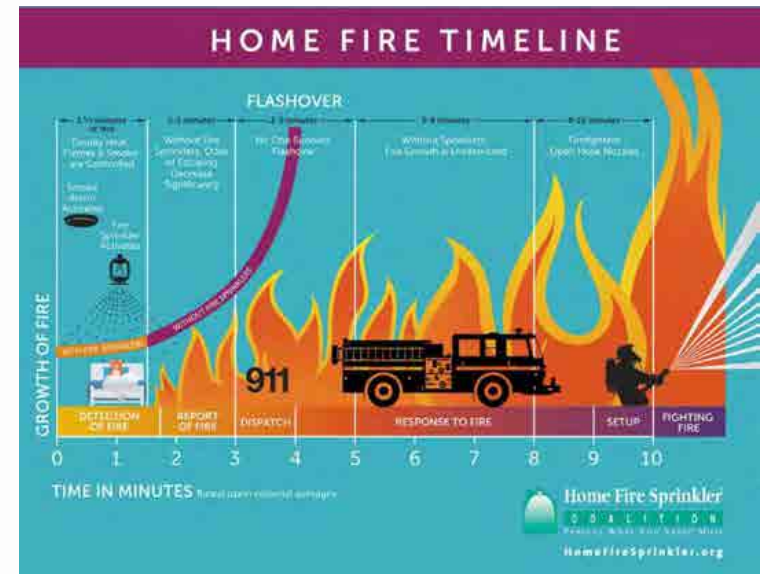
### A.1.10 Building Fire Risk

One of the primary hazards in any community is building fire. Building fire risk factors include building size, density, age, occupancy, and construction materials and methods, as well as the number of stories, required fire flow, proximity to other buildings, built-in fire protection/alarm systems, available fire suppression water supply, building fire service capacity, fire suppression resource deployment (distribution/concentration), staffing, and response time. Citygate used available data from the three agencies and the U.S. Census Bureau to assist in determining each jurisdiction's building fire risk.

Figure 18 illustrates the building fire progression timeline and shows that flashover, which is the point at which an entire room erupts into fire after all the combustible objects in that room reach their ignition temperature, can occur as early as three to five minutes from the initial ignition. Human survival in a room after flashover is extremely improbable.

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

Figure 18—Building Fire Progression Timeline



Source: <http://www.firesprinklerassoc.org>

### Population Density

Population density within each agency's service area ranges from less than 1,000 to more than 15,000 people per square mile, as illustrated in Figure 19. Although risk analysis across a wide spectrum of other Citygate clients shows no direct correlation between population density and building fire occurrence, it is reasonable to conclude that building fire risk relative to potential impact on human life is greater as population density increases, particularly in areas with high density, multiple-story buildings.

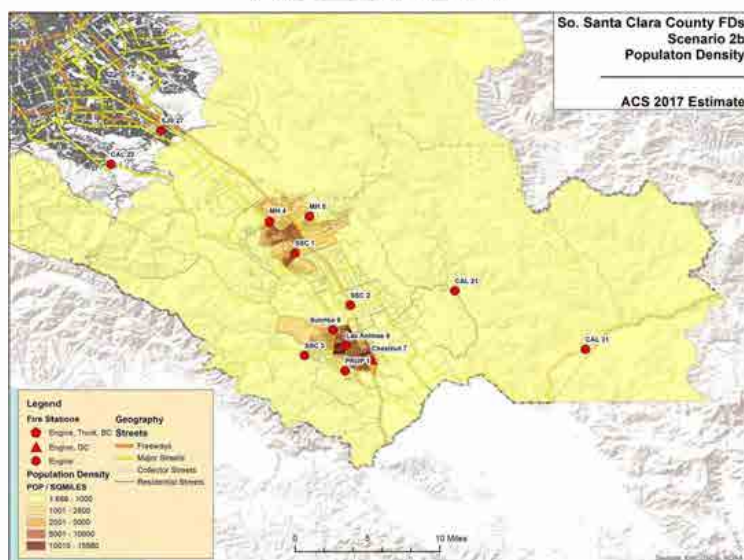




## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

Figure 19—Population Density

**Water Supply**

A reliable public water system providing adequate volume, pressure, and flow duration near all buildings is a critical factor in mitigating the potential impact severity of a community's building fire risk. The Cities of Gilroy and Morgan Hill each provide their own water service and, according to Fire Department staff, available fire flow is adequate throughout each City. Water service in the Fire District is provided by multiple water districts and private wells. According to District staff, available fire flow is inadequate throughout most of the service area.

**Building Fire Service Demand**

Table 31, Table 32, and Table 33 summarize building fire service demand by jurisdiction for the three-year period from January 1, 2016, through December 31, 2018.

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

Table 31—Building Fire Service Demand – Gilroy

Risk	Year	Planning Zone				Total
		Chestnut	Glen Loma	Las Animas	Sunrise	
Building Fire	2016	45	2	38	5	90
	2017	21	3	28	6	58
	2018	33	3	25	10	71
	Total	99	8	91	21	219
Percent of Total Service Demand		1.69%	1.22%	1.28%	1.50%	1.46%

Source: Gilroy FD incident data

Table 32—Building Fire Service Demand – Morgan Hill

Risk	Year	Planning Zone		Total
		Morgan Hill 1	Morgan Hill 2	
Building Fire	2016	8	8	16
	2017	11	3	14
	2018	6	2	10
	Total	27	13	40
Percent of Total Service Demand		0.49%	0.66%	0.53%

Source: Morgan Hill FD incident data

Table 33—Building Fire Service Demand – Fire District

Risk	Year	Planning Zone			Total
		SSCCFD 1 Morgan Hill	SSCCFD 2 Masten	SSCCFD 3 Gilroy Gardens	
Building Fire	2016	7	15	12	34
	2017	13	14	7	34
	2018	13	11	4	28
	Total	33	40	23	96
Percent of Total Service Demand		0.61%	1.70%	3.18%	1.13%

Source: South Santa Clara County Fire District incident data



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District Standards of Coverage Assessment—Volume 1

As these tables show, building fire service demand varies by jurisdiction and has been relatively consistent in each jurisdiction over the three-year study period, ranging from 0.5 percent of total service demand in Morgan Hill to 1.5 percent in Gilroy. Overall, building fire service demand is low for all three agencies, which is typical of other Citygate client jurisdictions of similar size and demographics.

#### Probability of Building Fire Occurrence

Table 34 summarizes Citygate's scoring of building fire probability by planning zone based on recent historic building fire service demand from Table 31, Table 32, and Table 33

**Table 34—Building Fire Probability Scoring**

Building Fire	Planning Zone								
	SSCCFD 1 Morgan Hill	SSCCFD 2 Masten	SSCCFD 3 Gilroy Gardens	Morgan Hill 4 El Toro	Morgan Hill 5 Dunne Hill	Gilroy 7 Chestnut	Gilroy 8 Las Animas	Gilroy 9 Sunrise	Gilroy Glen Loma
Probability	3.0	2.25	2.25	2.5	2.25	3.5	3.5	2.5	2.25

#### Building Fire Impact Severity

Table 35 summarizes Citygate's scoring of the probable building fire impact severity by planning zone.

**Table 35—Building Fire Impact Severity Scoring**

Building Fire	Planning Zone								
	SSCCFD 1 Morgan Hill	SSCCFD 2 Masten	SSCCFD 3 Gilroy Gardens	Morgan Hill 4 El Toro	Morgan Hill 5 Dunne Hill	Gilroy 7 Chestnut	Gilroy 8 Las Animas	Gilroy 9 Sunrise	Gilroy Glen Loma
Impact Severity	2.5	2.5	2.5	3.0	3.0	3.0	3.0	2.75	2.25

### Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District Standards of Coverage Assessment—Volume 1

#### Overall Building Fire Risk

Table 36 summarizes overall building fire risk by planning zone.

**Table 36—Overall Building Fire Risk**

Building Fire	Planning Zone								
	SSCCFD 1 Morgan Hill	SSCCFD 2 Masten	SSCCFD 3 Gilroy Gardens	Morgan Hill 4 El Toro	Morgan Hill 5 Dunne Hill	Gilroy 7 Chestnut	Gilroy 8 Las Animas	Gilroy 9 Sunrise	Gilroy Glen Loma
Total Risk Score	7.5	5.625	5.625	7.5	6.75	10.5	10.5	6.875	5.063
Risk Rating	Moderate	Low	Low	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate	Low

#### A.1.11 Vegetation/Wildland Fire Risk

Factors influencing vegetation/wildland fire risk include vegetative fuel features, weather, topography, fire history, service capacity, water supply, and vegetation/wildland fire service demand.

#### Vegetative Fuels

Vegetative fuel factors influencing fire intensity and spread include fuel type (vegetation species), height, arrangement, density, and moisture. Vegetative fuels within the three jurisdictions consist of a mix of annual grasses and weeds, brush, and deciduous and conifer tree species. Once ignited, vegetation/wildland fires can burn intensely and contribute to rapid fire spread under the right fuel, weather, and topographic conditions.

#### Weather

Weather elements, including temperature, relative humidity, wind, and lightning, also affect vegetation/wildland fire potential and behavior. High temperatures and low relative humidity dry out vegetative fuels, creating a situation where fuels will ignite more readily and burn more intensely. Wind is the most significant weather factor influencing vegetation/wildland fire behavior, and the predominant diurnal winds in the Santa Clara Valley tend to cause elevated speed and spread on the valley floor and wind exposed foothills during the summer afternoons when sea breezes are strongest. With summer temperatures averaging in the 80s and reaching into the 100s, and annual rainfall averaging approximately 15 inches, weather factors are conducive to vegetation/wildland fires from about May through October.

#### Topography

The study area's topography can significantly influence vegetation/wildland fire behavior and spread in those areas beyond the flat Santa Clara Valley floor, as fires tend to burn more intensely





## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

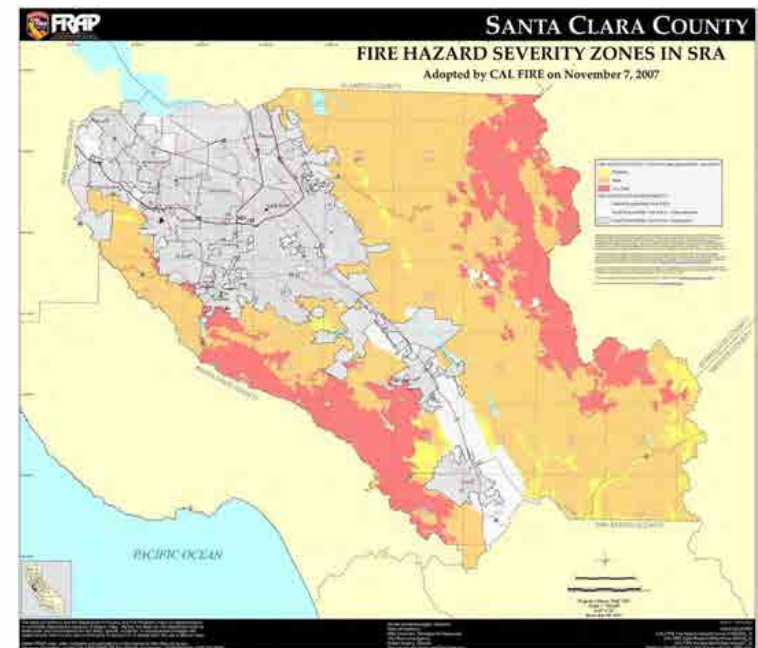
and spread faster when burning uphill and up-canyon, except for a wind-driven downhill or down-canyon fire.

#### *Wildland Fire Hazard Severity Zones*

The California Department of Forestry and Fire Protection (CAL FIRE) designates wildland Fire Hazard Severity Zones (FHSZ) throughout the State based on analysis of multiple wildland fire hazard factors and modeling of potential wildland fire behavior. For State Responsibility Areas (SRAs) where CAL FIRE has fiscal responsibility for wildland fire protection, CAL FIRE designates **Moderate**, **High**, and **Very High** FHSZs by county, as shown in Figure 20 for Santa Clara County. Note particularly the *Moderate*, *High*, and *Very High* FHSZs in the vicinity of the three study jurisdictions west of U.S. Route 101, and the *Moderate* and *High* FHSZs east of U.S. 101.

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

**Figure 20—SRA Fire Hazard Severity Zones – Santa Clara County**



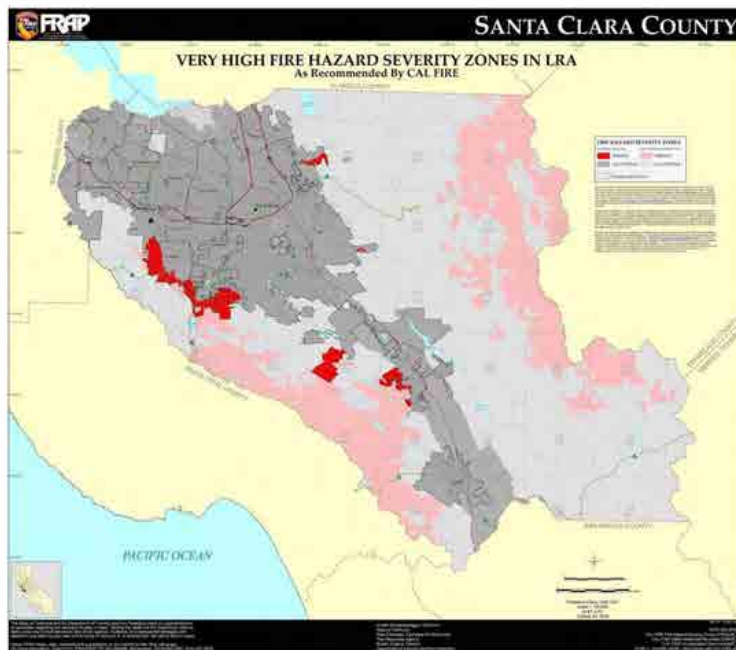
CAL FIRE also identifies recommended Very High FHSZs for Local Responsibility Areas (LRAs), where a local jurisdiction bears the fiscal responsibility for wildland fire protection, including incorporated cities, as shown in Figure 21. Note particularly the *Very High* FHSZ on the west side of Morgan Hill.



# Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

Figure 21—LRA Fire Hazard Severity Zones – Santa Clara County



## Wildland Fire History

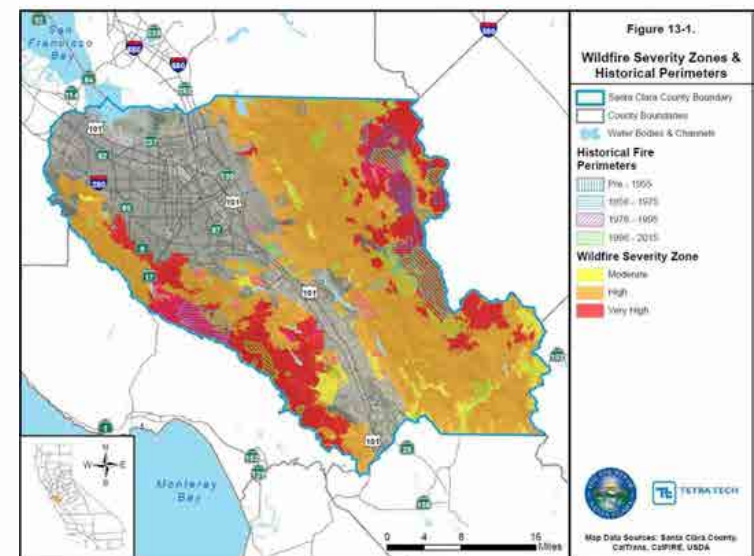
Santa Clara County has a history of significant wildland fires as illustrated in Figure 22.<sup>16</sup>

<sup>16</sup> Reference: 2017 Santa Clara County Operational Area Hazard Mitigation Plan



Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

Figure 22—Wildland Fires – Santa Clara County



## Water Supply

Another vegetation/wildland fire impact severity factor is water supply immediately available for fire suppression in areas where vegetation fires are likely to occur. According to fire agency staff, adequate fire flow is available throughout the Cities of Gilroy and Morgan Hill but is inadequate throughout most of the Fire District.

## Vegetation/Wildland Fire Service Demand

Table 37, Table 38, and Table 39 summarize vegetation/wildland fire service demand by jurisdiction for the three-year study period.

## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

**Table 37—Vegetation/Wildland Fire Service Demand – Gilroy**

Risk	Year	Planning Zone				Total
		Chestnut	Glen Loma	Las Animas	Sunrise	
Vegetation/Wildland Fire	2016	25	7	12	5	49
	2017	17	8	6	9	40
	2018	29	3	15	9	56
	Total	71	18	33	23	145
Percent of Total Service Demand		1.21%	2.75%	0.47%	1.64%	0.97%

Source: Gilroy FD incident data

**Table 38—Vegetation/Wildland Fire Service Demand – Morgan Hill**

Risk	Year	Planning Zone		Total
		Morgan Hill 1	Morgan Hill 2	
Vegetation/Wildland Fire	2016	10	4	14
	2017	14	7	21
	2018	4	6	10
	Total	28	17	45
Percent of Total Service Demand		0.51%	0.86%	0.60%

Source: Morgan Hill FD incident data

**Table 39—Vegetation/Wildland Fire Service Demand – Fire District**

Risk	Year	Planning Zone			Total
		SSCCFD Morgan Hill	SSCCFD Masten	SSCCFD Gilroy Gardens	
Vegetation/Wildland Fire	2016	15	23	4	42
	2017	22	15	3	40
	2018	12	22	2	36
	Total	49	60	9	118
Percent of Total Service Demand		0.90%	2.55%	1.24%	1.38%

Source: South Santa Clara County Fire District incident data

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

As these tables illustrate, vegetation/wildland fire service demand varies by jurisdiction and has been relatively consistent in each jurisdiction over the three-year study period, ranging from 0.6 percent of total service demand in Morgan Hill to 1.4 percent in the Fire District. Overall, vegetation/wildland fire service demand is low for all three agencies, which is typical of other Citygate client jurisdictions of similar size and demographics.

#### **Probability of Vegetation/Wildland Fire Occurrence**

Table 40 summarizes Citygate's scoring of vegetation/wildland fire probability by planning zone based on recent historic vegetation/wildland service demand from Table 37, Table 38, and Table 39.

**Table 40—Vegetation/Wildland Fire Probability Scoring**

Vegetation / Wildland Fire	Planning Zone								
	SSCCFD 1 Morgan Hill	SSCCFD 2 Masten	SSCCFD 3 Gilroy Gardens	Morgan Hill 4 El Toro	Morgan Hill 5 Dunne Hill	Gilroy 7 Chestnut	Gilroy 8 Las Animas	Gilroy 9 Sunrise	Gilroy Glen Loma
Probability	3.0	3.25	2.25	2.5	2.25	3.25	2.75	2.5	2.25

#### **Vegetation/Wildland Fire Impact Severity**

Table 41 summarizes Citygate's scoring of probable vegetation/wildland impact severity by planning zone.

**Table 41—Vegetation/Wildland Fire Impact Severity Scoring**

Vegetation / Wildland Fire	Planning Zone								
	SSCCFD 1 Morgan Hill	SSCCFD 2 Masten	SSCCFD 3 Gilroy Gardens	Morgan Hill 4 El Toro	Morgan Hill 5 Dunne Hill	Gilroy 7 Chestnut	Gilroy 8 Las Animas	Gilroy 9 Sunrise	Gilroy Glen Loma
Impact Severity	3.25	3.0	3.25	3.0	2.25	1.0	1.0	2.5	3.0

#### **Overall Vegetation/Wildland Fire Risk**

Table 42 summarizes overall vegetation/wildland fire risk by planning zone.





## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

Table 42—Overall Vegetation/Wildland Fire Risk

Vegetation / Wildland Fire	Planning Zone								
	SSCCFD 1 Morgan Hill	SSCCFD 2 Masten	SSCCFD 3 Gilroy Gardens	Morgan Hill 4 El Toro	Morgan Hill 5 Dunne Hill	Gilroy 7 Chestnut	Gilroy 8 Las Animas	Gilroy 9 Sunrise	Gilroy Glen Loma
Total Risk Score	9.75	9.75	7.3125	7.5	5.063	3.25	2.75	6.25	6.75
Risk Rating	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate	Low	Low	Low	Moderate	Moderate

### A.1.12 Medical Emergency Risk

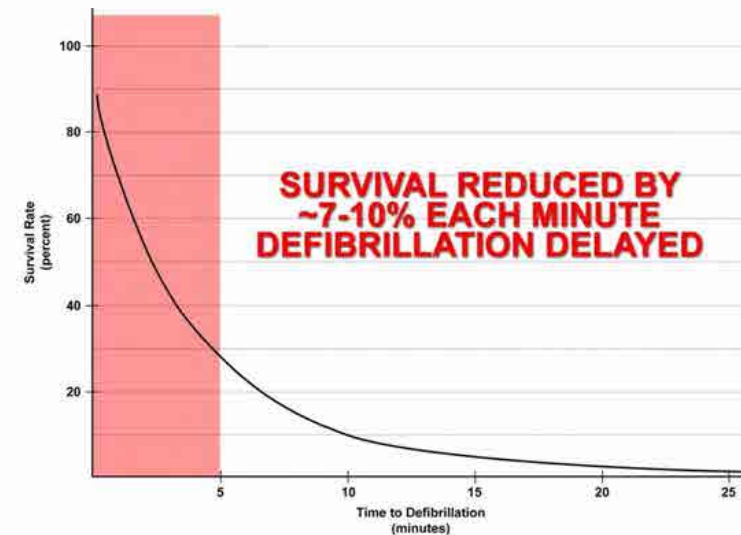
Medical emergency risk in most communities is predominantly a function of population density, demographics, violence, health insurance coverage, and vehicle traffic.

Medical emergency risk can also be categorized either as a medical emergency resulting from a health-related condition or event or as a traumatic injury. One serious medical emergency is cardiac arrest or some other event where there is an interruption or blockage of oxygen to the brain.

Figure 23 illustrates the reduced survivability of a cardiac arrest victim as time to defibrillation increases. While early defibrillation is one factor in cardiac arrest survivability, other factors can influence survivability as well, such as early CPR and pre-hospital advanced life support interventions.

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

Figure 23—Survival Rate versus Time of Defibrillation



Source: [www.suddencardiacarrest.com](http://www.suddencardiacarrest.com)

### Population Density

Because medical emergencies involve people, it seems logical that higher population densities generate higher medical emergency service demand than lower population densities. In Citygate's experience, this is particularly true for urban population densities. As illustrated in Figure 19, population density in the study area ranges from less than 1,000 per square mile to more than 15,000 per square mile.

### Demographics

Medical emergency risk tends to be higher among older, poorer, less-educated, and uninsured populations. According to the U.S. Census Bureau, 10 to 13 percent of the population in the two Cities is 65 and older; 7 to 12 percent is at or below poverty level; 10 to 30 percent over 24 years.



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

of age has less than a high school diploma or equivalent; and 5 to 8 percent do not have health insurance coverage.<sup>17</sup>

#### Vehicle Traffic

Medical emergency risk tends to be higher in those areas of a community with high daily vehicle traffic volume, particularly those areas with high traffic volume traveling at high speeds. The transportation network in the study area includes State Routes 25 and 152 and U.S. Route 101, which carry an aggregate annual average daily traffic volume of 164,000 vehicles, with more than 14,000 at peak hour traffic.<sup>18</sup>

#### Medical Emergency Service Demand

Table 43, Table 44, and Table 45 summarize medical emergency service demand by jurisdiction for the three-year study period.

Table 43—Medical Emergency Service Demand – Gilroy

Risk	Year	Planning Zone				Total
		Chestnut	Glen Loma	Las Animas	Sunrise	
Medical Emergency	2016	1,289	140	1,640	223	3,292
	2017	1,352	136	1,717	269	3,474
	2018	1,298	161	1,819	275	3,553
	Total	3,939	437	5,176	767	10,319
Percent of Total Service Demand		67.10%	66.82%	73.05%	54.75%	68.74%

Source: Gilroy FD incident data

<sup>17</sup> Source: U.S. Census Bureau (2016)

<sup>18</sup> Source: California Department of Transportation (2017 data)



Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

Table 44—Medical Emergency Service Demand – Morgan Hill

Risk	Year	Planning Zone		Total
		Morgan Hill 1	Morgan Hill 2	
Medical Emergency	2016	1,242	451	1,693
	2017	1,352	423	1,775
	2018	1,318	464	1,782
	Total	3,912	1,338	5,250
Percent of Total Service Demand		70.61%	67.92%	69.91%

Source: Morgan Hill FD incident data

Table 45—Medical Emergency Service Demand – Fire District

Risk	Year	Planning Zone			Total
		SSCCFD Morgan Hill	SSCCFD Masten	SSCCFD Gilroy Gardens	
Medical Emergency	2016	1,211	439	125	1,775
	2017	1,297	471	102	1,870
	2018	1,272	521	125	1,918
	Total	3,780	1,431	352	5,563
Percent of Total Service Demand		69.40%	60.87%	48.69%	65.29%

Source: South Santa Clara County Fire District incident data

As these tables show, medical emergency service demand varies significantly by planning zone, increasing annually an average of approximately 2.5 to 4 percent. Overall, medical emergencies represent the largest percentage of all calls for service, which is typical of other jurisdictions of similar size and demographics.

#### Probability of Medical Emergency Occurrence

Table 46 summarizes Citygate's scoring of medical emergency probability by planning zone based on recent medical emergency service demand history from Table 43, Table 44, and Table 45.

## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

**Table 46—Medical Emergency Probability Scoring**

Medical Emergency	Planning Zone								
	SSCCFD 1 Morgan Hill	SSCCFD 2 Masten	SSCCFD 3 Gilroy Gardens	Morgan Hill 4 El Toro	Morgan Hill 5 Dunne Hill	Gilroy 7 Chestnut	Gilroy 8 Las Animas	Gilroy 9 Sunrise	Gilroy Glen Loma
Probability	5.0	4.5	4.0	5.0	4.5	5.0	5.0	4.25	4.0

### Medical Emergency Impact Severity

Table 47 summarizes Citygate's scoring of probable medical emergency impact severity by planning zone.

**Table 47—Medical Emergency Impact Severity Scoring**

Medical Emergency	Planning Zone								
	SSCCFD 1 Morgan Hill	SSCCFD 2 Masten	SSCCFD 3 Gilroy Gardens	Morgan Hill 4 El Toro	Morgan Hill 5 Dunne Hill	Gilroy 7 Chestnut	Gilroy 8 Las Animas	Gilroy 9 Sunrise	Gilroy Glen Loma
Impact Severity	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0

### Overall Medical Emergency Risk

Table 48 summarizes overall medical emergency risk scores and ratings by planning zone.

**Table 48—Overall Medical Emergency Risk**

Medical Emergency	Planning Zone								
	SSCCFD 1 Morgan Hill	SSCCFD 2 Masten	SSCCFD 3 Gilroy Gardens	Morgan Hill 4 El Toro	Morgan Hill 5 Dunne Hill	Gilroy 7 Chestnut	Gilroy 8 Las Animas	Gilroy 9 Sunrise	Gilroy Glen Loma
Total Risk Score	15.0	13.5	12.0	15.0	13.5	15.0	15.0	12.75	12.0
Risk Rating	High	High	High	High	High	High	High	High	High

### A.1.13 Hazardous Material Risk

Hazardous material risk factors include fixed facilities that store, use, or produce hazardous chemicals or waste; underground pipelines conveying hazardous materials; aviation, railroad,

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

maritime, and vehicle transportation of hazardous materials into or through a jurisdiction; vulnerable populations; emergency evacuation planning and related training; and specialized hazardous material service capacity.

The Santa Clara County Department of Environmental Health, serving as the State-designated Certified Unified Program Agency for the County, identified 682 facilities within the study area requiring a State or County hazardous material operating permit or Hazardous Materials Business Plan, as summarized in Table 49.

**Table 49—Fixed Hazardous Materials Facilities**

Risk	Jurisdiction			Total
	Gilroy	Morgan Hill	Fire District	
Fixed Hazardous Materials Facilities	104	484	94	682

Source: Santa Clara County Department of Environmental Health

High-pressure natural gas transmission pipelines are also located along the eastern edge of Santa Clara Valley extending west into the major population centers, including the Cities of Gilroy, Morgan Hill, and San Martin.

Transportation-related hazardous material risk includes vehicles and/or trains transporting hazardous materials into, from, or through a jurisdiction. Southern Santa Clara County highways carry more than 11,500 trucks daily, many transporting hazardous materials, as summarized in Table 50.

**Table 50—Average Annual Truck Traffic Volume**

Highway	Crossing	AADT <sup>1</sup>
Hwy. 25	Junction Hwy. 101	1,549
U.S. 101	Junction Hwy. 152	7,360
Hwy. 152	Junction Hwy. 101	2,699
Total		11,608

Source: California Department of Transportation (2017 data)



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

In addition, Union Pacific railroad tracks run north/south through the three jurisdictions, with more than 12 train movements daily,<sup>19</sup> many transporting hazardous materials.

#### Population Density

Because hazardous material emergencies have the potential to adversely impact human health, it is logical that the higher the population density, the greater the potential population exposed to a hazardous material release or spill. As illustrated in Figure 19, population density ranges from less than 1,000 per square mile to more than 15,000 per square mile in the study area.

#### Vulnerable Populations

Persons vulnerable to a hazardous material release/spill include those individuals or groups unable to self-evacuate, generally including children under the age of 10, the elderly, and persons confined to an institution or other setting where they are either physically unable to or otherwise prevented from self-evacuating. Nearly 25 percent of the population is under age 10 or is 65 years of age and older in the City of Gilroy; in the City of Morgan Hill, these age groups constitute just over 27 percent.

#### Emergency Evacuation Planning, Training, Implementation, and Effectiveness

Another significant hazardous material impact severity factor is a jurisdiction's shelter-in-place / emergency evacuation planning and training. In the event of a hazardous material release or spill, time can be a critical factor in notifying potentially affected persons, particularly at-risk populations, to either shelter-in-place or evacuate to a safe location. Essential to this process is an effective emergency plan that incorporates one or more mass emergency notification capabilities, as well as pre-established evacuation procedures. It is also essential to conduct regular, periodic exercises involving these two emergency plan elements to evaluate readiness and to identify and remediate any planning and/or training gaps to ensure ongoing emergency incident readiness and effectiveness.

Although neither City has a formal written emergency evacuation plan, both are members of the Santa Clara County Alert System (AlertSCC) administered and operated by the Santa Clara County Office of Emergency Services. AlertSCC is a free, subscription-based, mass emergency notification system that can provide emergency alerts, notifications, and other emergency information to email accounts, cell phones, smartphones, tablets, and landline telephones. Within either City, AlertSCC notifications can be initiated by designated Fire or Police Department personnel.

<sup>19</sup> Reference: U.S. Department of Transportation, Federal Railroad Administration (2016 data)



Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

#### Hazardous Material Service Demand

Table 51, Table 52, and Table 53 summarize hazardous material service demand by jurisdiction over the three-year study period.

Table 51—Hazardous Material Service Demand – Gilroy

Risk	Year	Planning Zone				Total
		Chestnut	Glen Loma	Las Animas	Sunrise	
Hazardous Materials	2016	11	2	17	4	34
	2017	9	2	25	6	42
	2018	5	2	14	4	25
	Total	25	6	56	14	101
Percent of Total Service Demand		0.43%	0.92%	0.79%	1.00%	0.67%

Source: Gilroy FD incident data

Table 52—Hazardous Materials Service Demand – Morgan Hill

Risk	Year	Planning Zone		Total
		Morgan Hill 1	Morgan Hill 2	
Hazardous Materials	2016	11	1	12
	2017	13	5	18
	2018	7	8	15
	Total	31	14	45
Percent of Total Service Demand		0.56%	0.71%	0.60%

Source: Morgan Hill FD incident data

# Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

**Table 53—Hazardous Materials Service Demand – Fire District**

Risk	Year	Planning Zone			Total
		SSCCFD Morgan Hill	SSCCFD Masten	SSCCFD Gilroy Gardens	
Hazardous Materials	2016	10	1	1	12
	2017	19	4	1	24
	2018	15	6	0	21
	Total	44	11	2	57
Percent of Total Service Demand		0.81%	0.47%	0.28%	0.67%

Source: South Santa Clara County Fire District incident data

As these tables illustrate, hazardous material service demand varies by planning zone and has been consistent in each jurisdiction over the three-year study period. Overall, hazardous material service demand is very low in all three jurisdictions.

## Probability of Hazardous Material Occurrence

Table 54 summarizes Citygate's scoring of hazardous materials probability by planning zone based on recent hazardous material service demand from Table 51, Table 52, and Table 53.

**Table 54—Hazardous Material Probability Scoring**

Hazardous Materials	Planning Zone								
	SSCCFD 1 Morgan Hill	SSCCFD 2 Masten	SSCCFD 3 Gilroy Gardens	Morgan Hill 4 El Toro	Morgan Hill 5 Dunne Hill	Gilroy 7 Chestnut	Gilroy 8 Las Animas	Gilroy 9 Sunrise	Gilroy Glen Loma
Probability	3.0	2.25	1.25	2.75	2.25	2.5	3.0	2.25	2.0

## Hazardous Material Impact Severity

Table 55 summarizes Citygate's scoring of probable hazardous material impact severity by planning zone.

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

**Table 55—Hazardous Material Impact Severity Scoring**

Hazardous Materials	Planning Zone								
	SSCCFD 1 Morgan Hill	SSCCFD 2 Masten	SSCCFD 3 Gilroy Gardens	Morgan Hill 4 El Toro	Morgan Hill 5 Dunne Hill	Gilroy 7 Chestnut	Gilroy 8 Las Animas	Gilroy 9 Sunrise	Gilroy Glen Loma
Impact Severity	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0

## Overall Hazardous Material Risk

Table 56 summarizes overall hazardous material risk scores and ratings by planning zone.

**Table 56—Overall Hazardous Material Risk**

Hazardous Materials	Planning Zone								
	SSCCFD 1 Morgan Hill	SSCCFD 2 Masten	SSCCFD 3 Gilroy Gardens	Morgan Hill 4 El Toro	Morgan Hill 5 Dunne Hill	Gilroy 7 Chestnut	Gilroy 8 Las Animas	Gilroy 9 Sunrise	Gilroy Glen Loma
Total Risk Score	9.0	6.75	3.75	8.25	6.75	7.5	9.0	6.75	6.0
Risk Rating	Moderate	Moderate	Low	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate

## A.1.14 Technical Rescue Risk

Technical rescue risk factors include active construction projects; structural collapse potential; confined spaces, such as tanks and underground vaults; bodies of water and rivers or streams; industrial machinery; transportation volume; and earthquake, flood, and landslide potential.

## Construction Activity

There is ongoing residential, commercial, industrial, and/or infrastructure construction activity occurring within the three jurisdictions.

## Confined Spaces

There are multiple confined spaces within the study area, including tanks, vaults, open trenches, etc.

## Waterways and Bodies of Water

There are multiple waterways and bodies of water within the study area, including Anderson and Coyote Lakes, Chesbro and Uvas Reservoirs, and numerous creeks and smaller bodies of water.





## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

### Transportation Volume

Another factor is transportation-related incidents requiring technical rescue. This risk factor is primarily a function of vehicle, railway, maritime, and aviation traffic. Vehicle traffic volume is the greatest of these factors within the study area, with U.S. 101 and State Routes 25 and 152 carrying an aggregate average of 164,000 vehicles daily. Railway traffic includes more than 12 train movements daily. General aviation traffic, into and from the San Martin Airport, is an additional risk factor.

### Earthquake Risk<sup>20</sup>

Three major seismic faults within the region have the potential to impact the study area, including the Calaveras, Hayward, and San Andreas Faults. Significant historical seismic activity includes 14 earthquakes with a magnitude of 5.0 or greater within 100 miles of Santa Clara County since 1985. According to the U.S.G.S., there is a 72 percent probability of a magnitude 6.7 or greater earthquake in the San Francisco Bay Area region within the next 25 years. Figure 24 shows the location of the various Bay Area seismic faults.

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

Figure 24—Earthquake Faults



<sup>20</sup> Reference: 2017 Santa Clara County Operational Area Hazard Mitigation Plan, Section 8



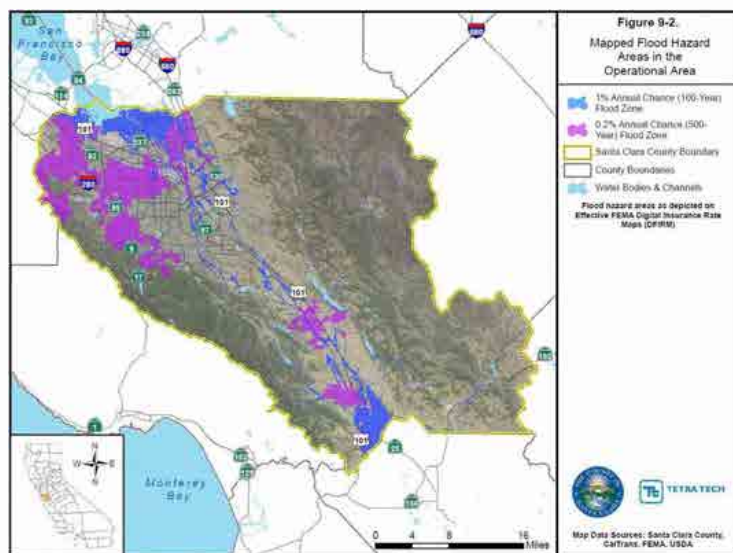
## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

### Flood Risk<sup>21</sup>

Figure 25 shows the flood hazard areas for Santa Clara County as identified by the Federal Emergency Management Agency.

**Figure 25—Flood Hazard Areas – Santa Clara County**



### Technical Rescue Service Demand

Table 57, Table 58, and Table 59 summarize technical rescue service demand by jurisdiction over the three-year study period.

<sup>21</sup> Reference: 2017 Santa Clara County Operational Area Hazard Mitigation Plan, Section 9

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

**Table 57—Technical Rescue Service Demand —Gilroy**

Risk	Year	Planning Zone				Total
		Chestnut	Glen Loma	Las Animas	Sunrise	
Technical Rescue	2016	2	0	0	0	2
	2017	3	0	0	0	3
	2018	1	1	0	0	2
	Total	6	1	0	0	7
Percent of Total Service Demand		0.10%	0.15%	0.00%	0.00%	0.05%

Source: Gilroy FD incident data

Table 58—Technical Rescue Service Demand – Morgan Hill

Risk	Year	Planning Zone		Total
		Morgan Hill 1	Morgan Hill 2	
Technical Rescue	2016	2	1	3
	2017	3	1	4
	2018	1	0	1
	Total	6	2	8
Percent of Total Service Demand		0.11%	0.10%	0.11%

Source: Morgan Hill FD incident data.

Table 59—Technical Rescue Service Demand —Fire District

Risk	Year	Planning Zone			Total
		SSCCFD Morgan Hill	SSCCFD Masten	SSCCFD Gilroy Gardens	
Technical Rescue	2016	1	2	0	3
	2017	3	2	0	5
	2018	1	1	2	4
	Total	5	5	2	12
Percent of Total Service Demand		0.09%	0.21%	0.28%	0.14%

Source: South Santa Clara County Fire District incident data



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Cities of Gilroy and Morgan Hill and the South Santa Clara County Fire District  
Standards of Coverage Assessment—Volume 1

As these tables show, technical rescue service demand is very low and relatively consistent across all three jurisdictions over the three-year study period.

**Probability of Technical Rescue Occurrence**

Table 60 summarizes Citygate's technical rescue probability scoring by planning zone based on recent technical rescue service demand history from Table 57, Table 58, and Table 59.

**Table 60—Technical Rescue Probability Scoring**

Technical Rescue	Planning Zone								
	SSCCFD 1 Morgan Hill	SSCCFD 2 Masten	SSCCFD 3 Gilroy Gardens	Morgan Hill 4 El Toro	Morgan Hill 5 Dunne Hill	Gilroy 7 Chestnut	Gilroy 8 Las Animas	Gilroy 9 Sunrise	Gilroy Glen Loma
Probability	1.5	1.5	1.25	1.5	1.25	1.5	1.25	1.25	1.25

**Technical Rescue Impact Severity**

Table 61 summarizes Citygate's scoring of probable technical rescue impact severity by planning zone.

**Table 61—Technical Rescue Impact Severity Scoring**

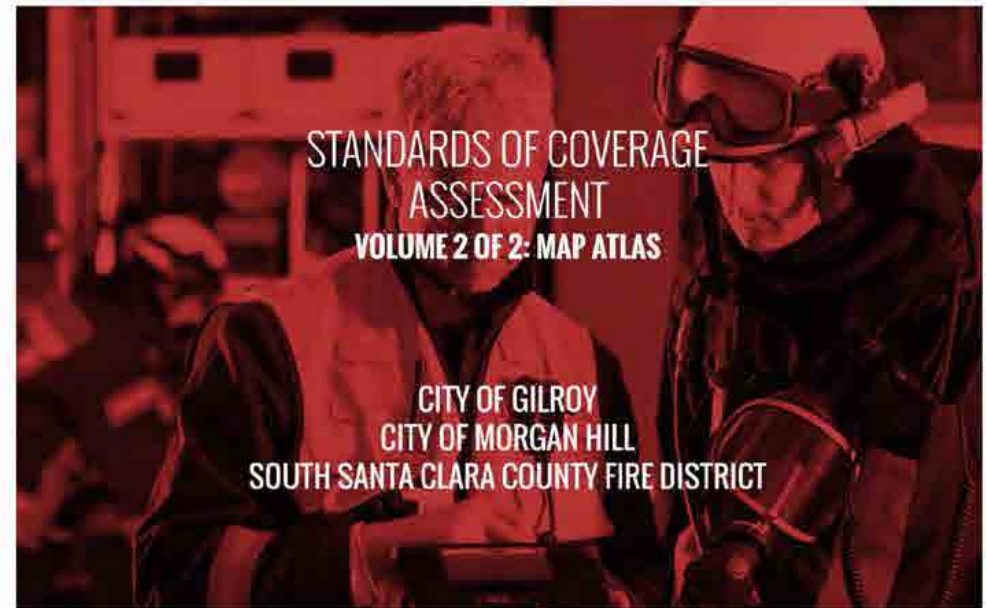
Technical Rescue	Planning Zone								
	SSCCFD 1 Morgan Hill	SSCCFD 2 Masten	SSCCFD 3 Gilroy Gardens	Morgan Hill 4 El Toro	Morgan Hill 5 Dunne Hill	Gilroy 7 Chestnut	Gilroy 8 Las Animas	Gilroy 9 Sunrise	Gilroy Glen Loma
Impact Severity	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5

**Overall Technical Rescue Risk**

Table 62 summarizes overall technical rescue risk scores and ratings by planning zone.

**Table 62—Overall Technical Rescue Risk**

Technical Rescue	Planning Zone								
	SSCCFD 1 Morgan Hill	SSCCFD 2 Masten	SSCCFD 3 Gilroy Gardens	Morgan Hill 4 El Toro	Morgan Hill 5 Dunne Hill	Gilroy 7 Chestnut	Gilroy 8 Las Animas	Gilroy 9 Sunrise	Gilroy Glen Loma
Total Risk Score	3.75	3.75	3.125	3.75	3.125	3.75	3.125	3.125	3.125
Risk Rating	Low	Low	Low	Low	Low	Low	Low	Low	Low



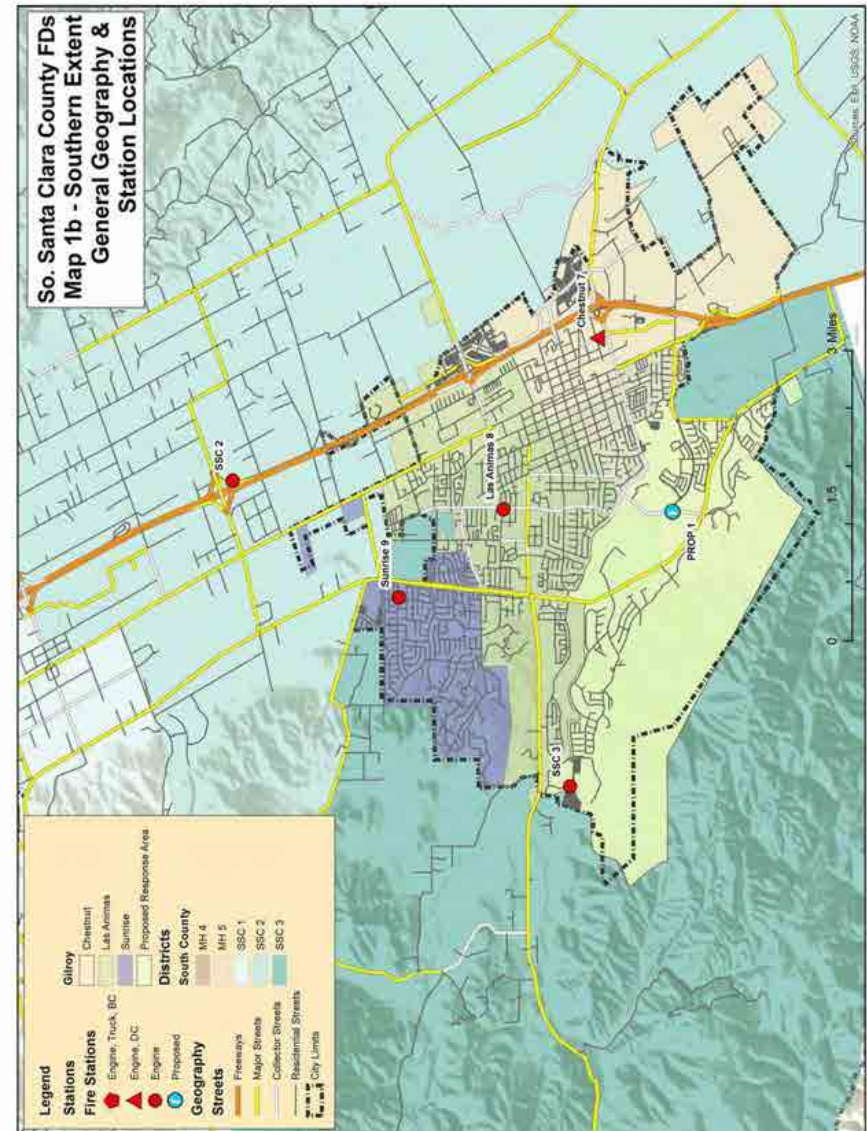
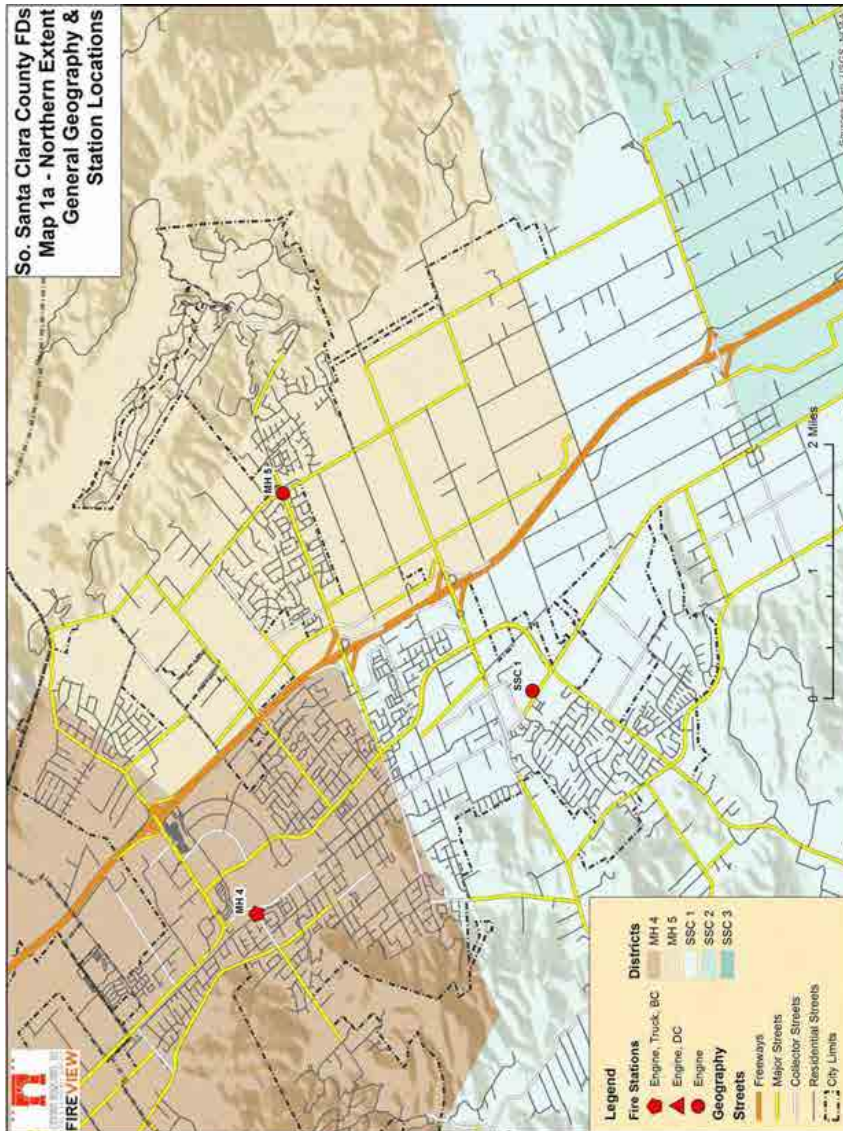
NOVEMBER 14, 2019

CITYGATE ASSOCIATES, LLC  
WWW.CITYGATEASSOCIATES.COM  
600 COOLIDGE DR., STE 150 FOLSOM, CA 95630  
PHONE: (916) 458-5100  
FAX: (916) 983-2090



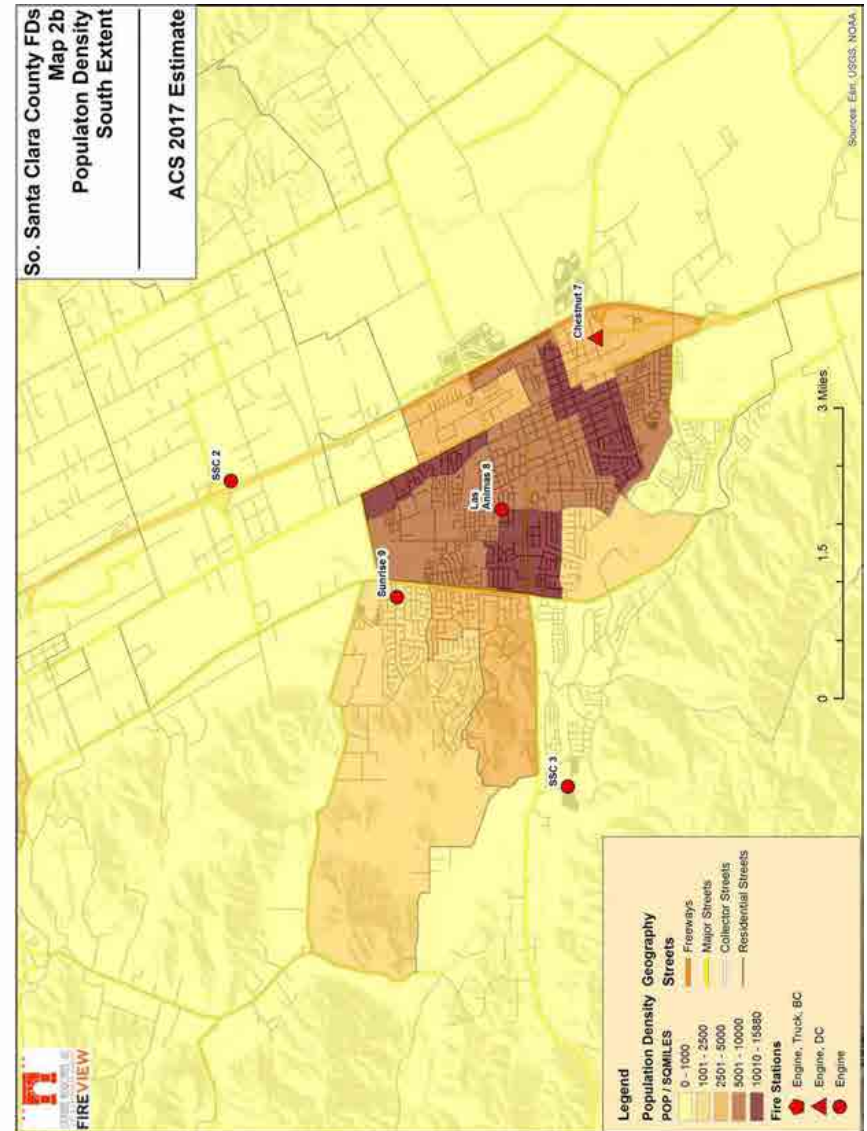
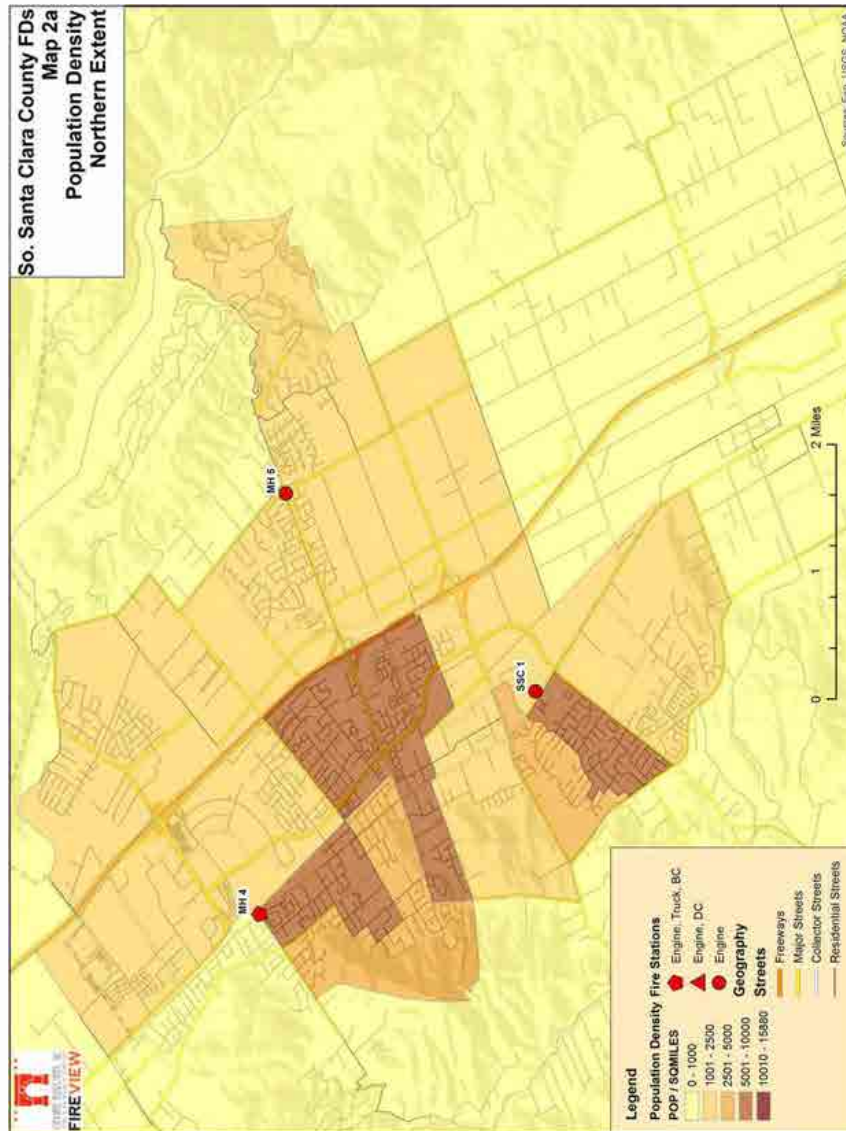


Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued



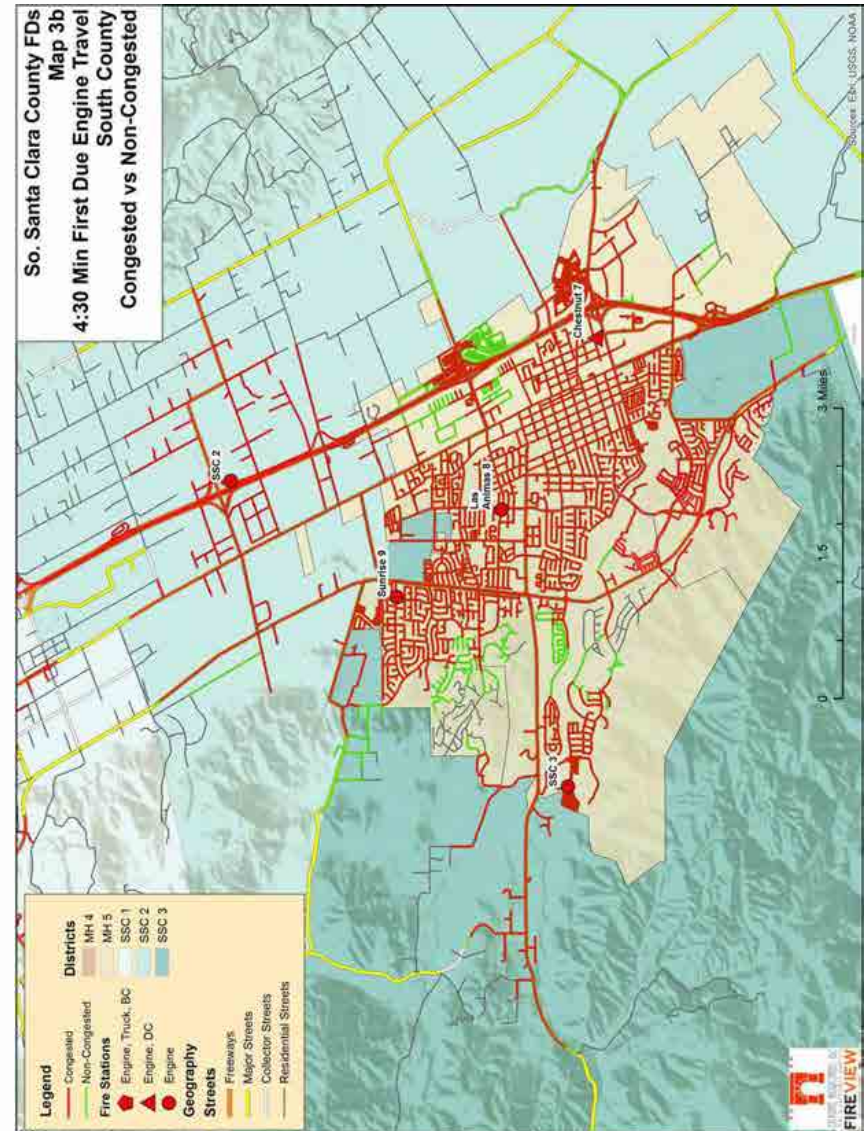
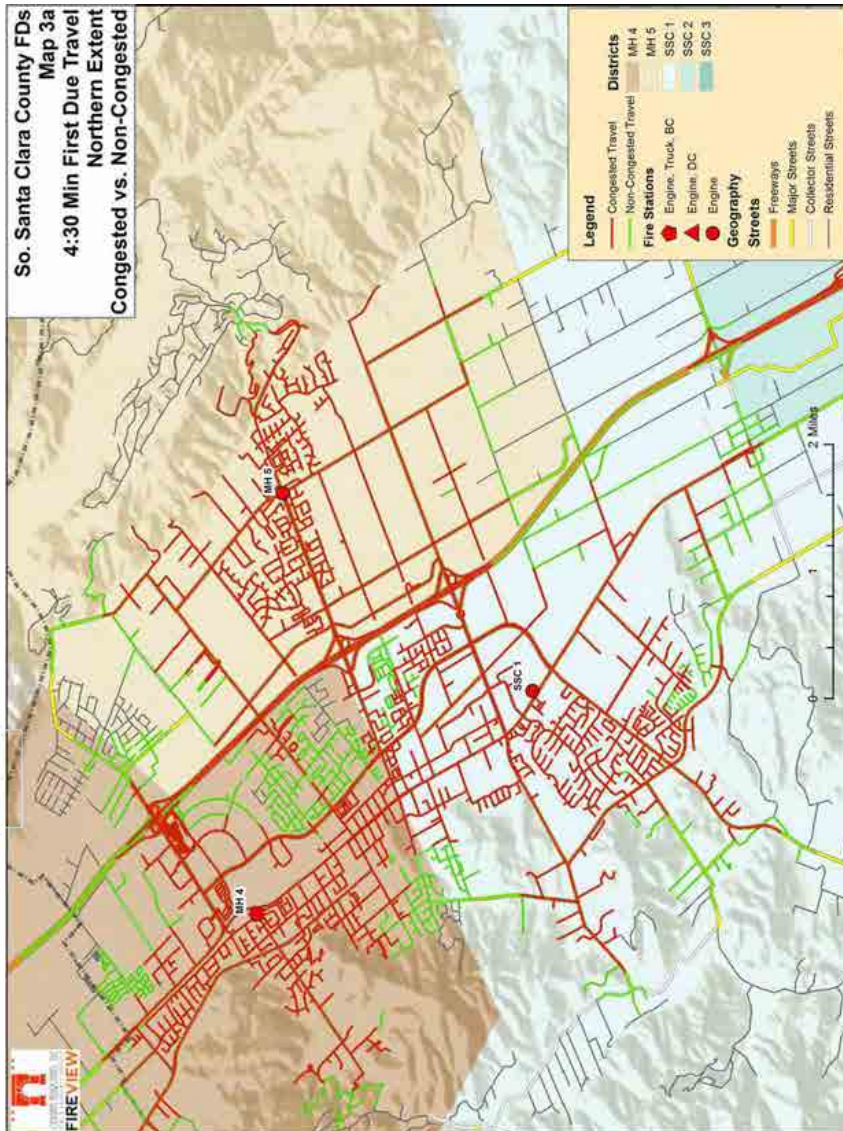


Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued



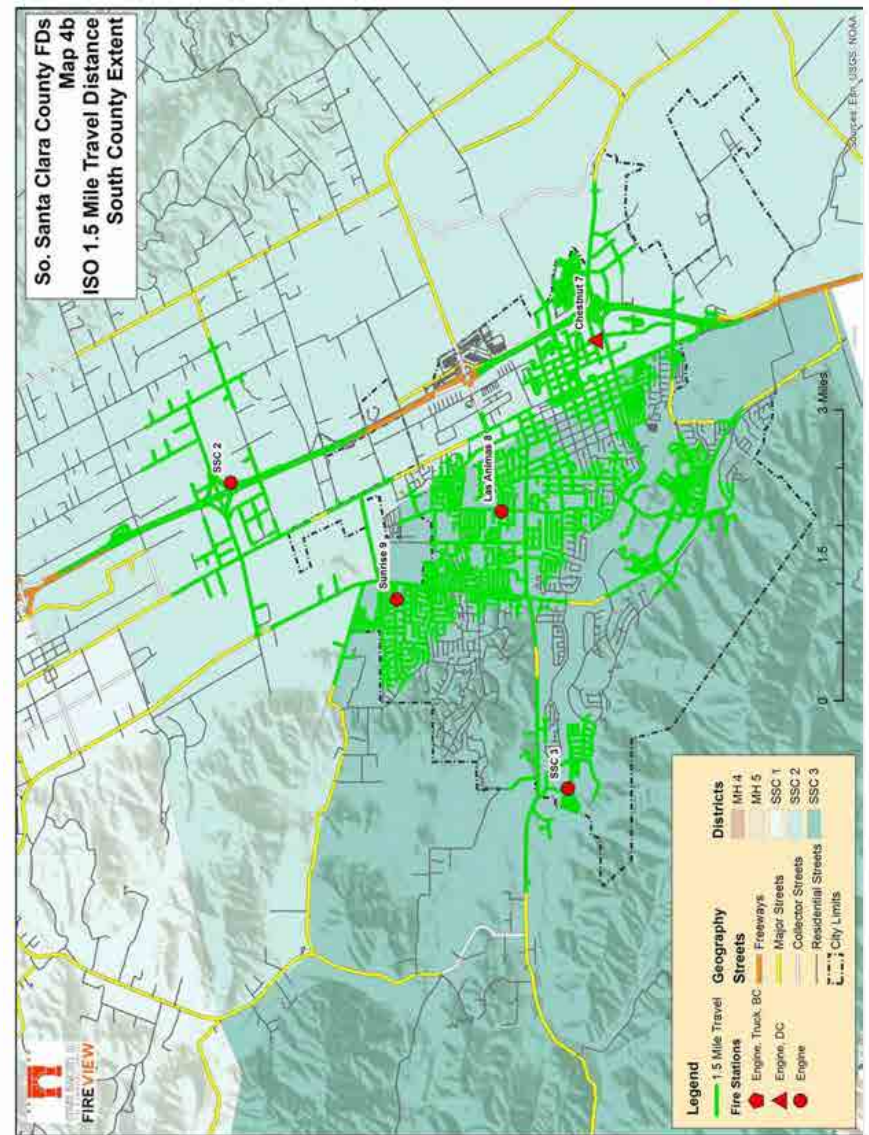
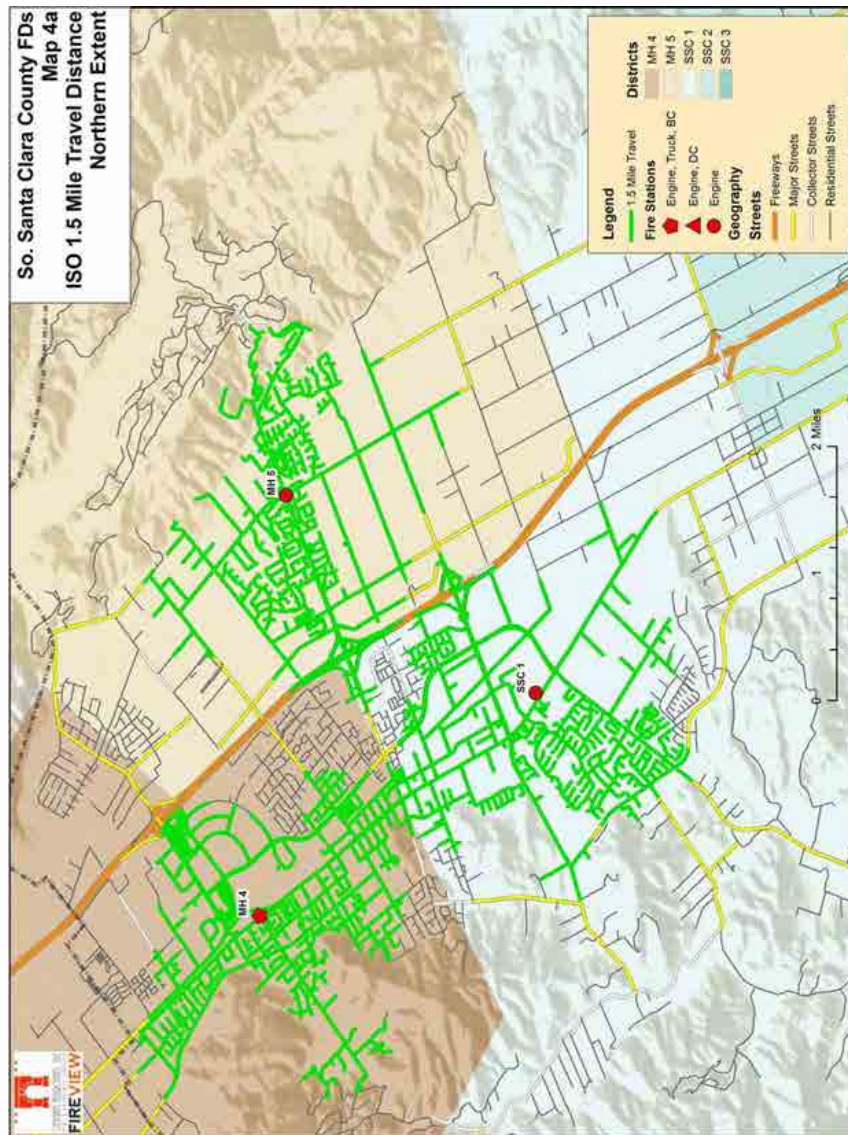


Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued



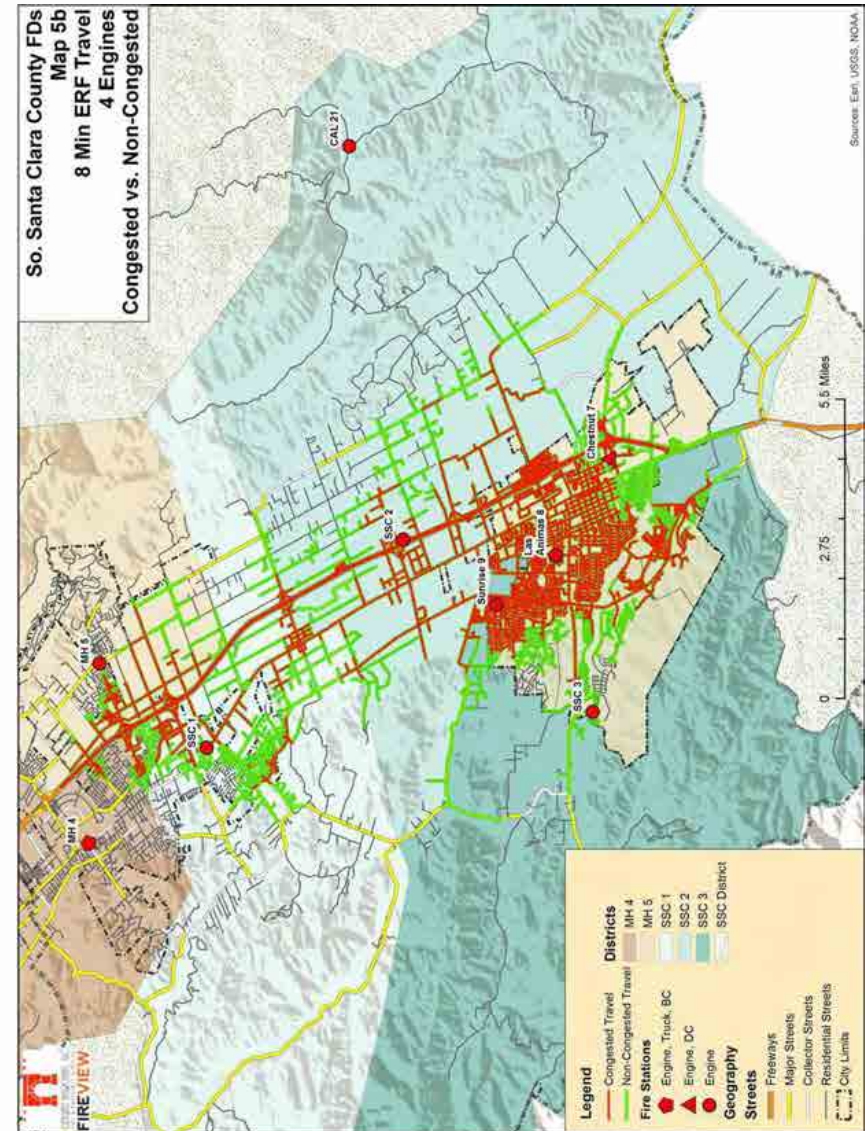
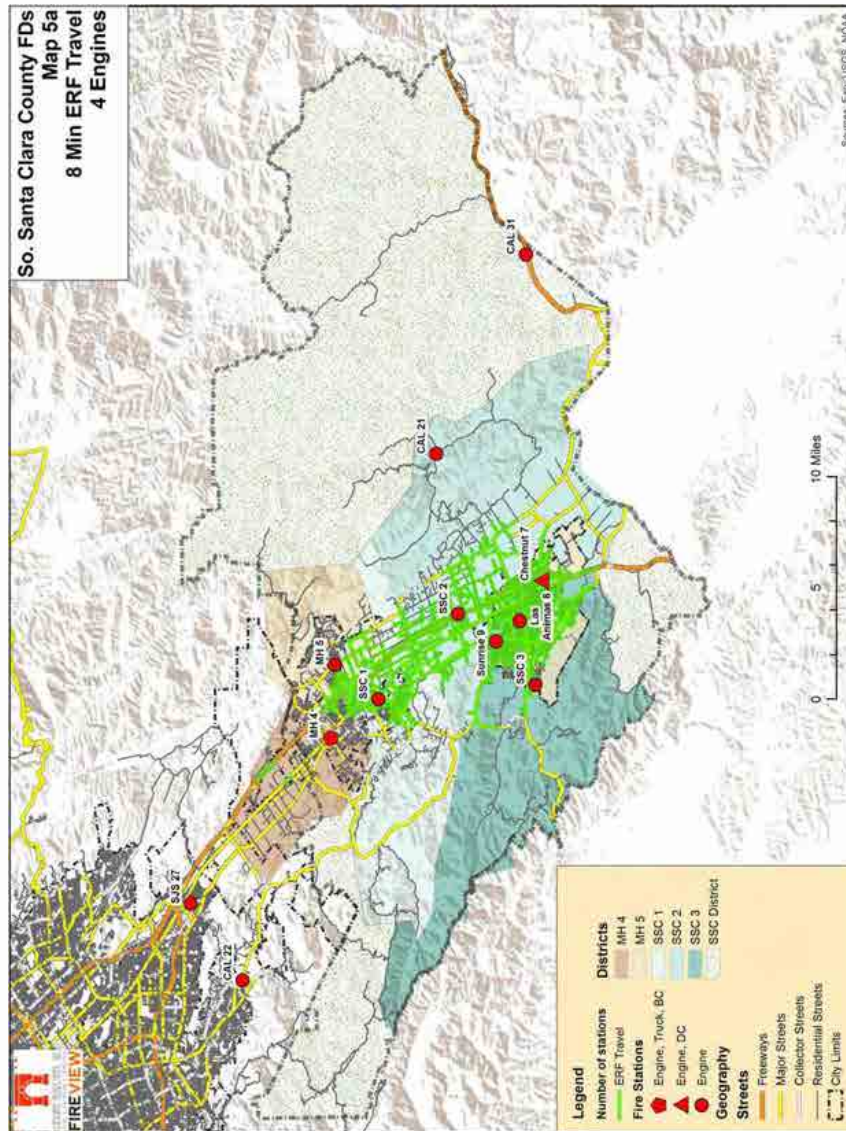


Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued



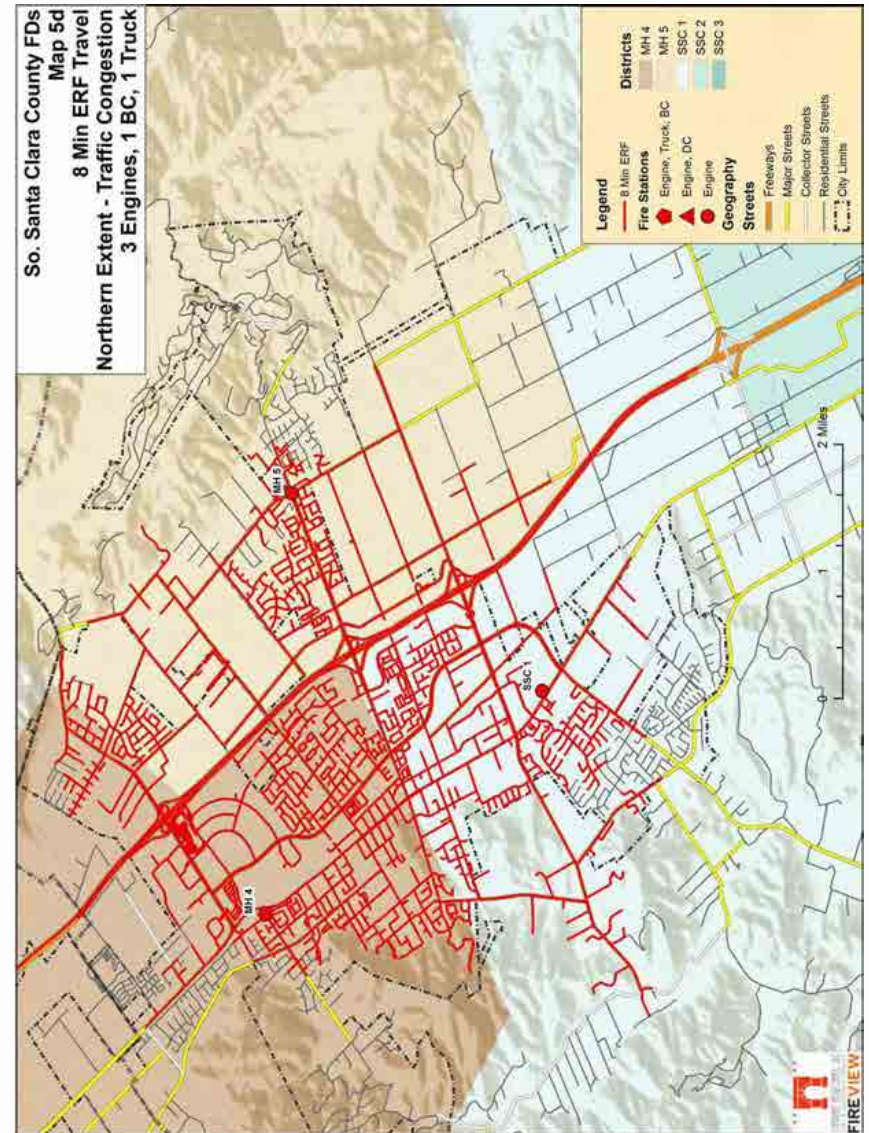
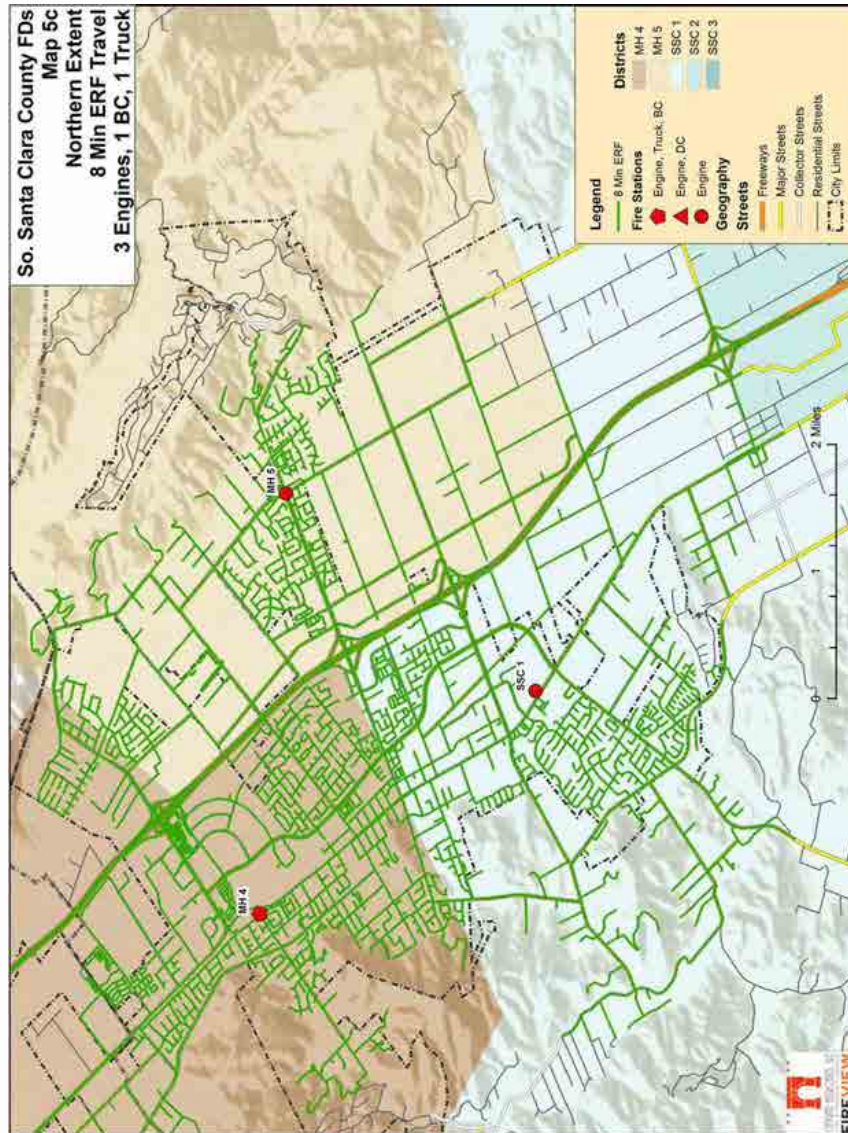


Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued



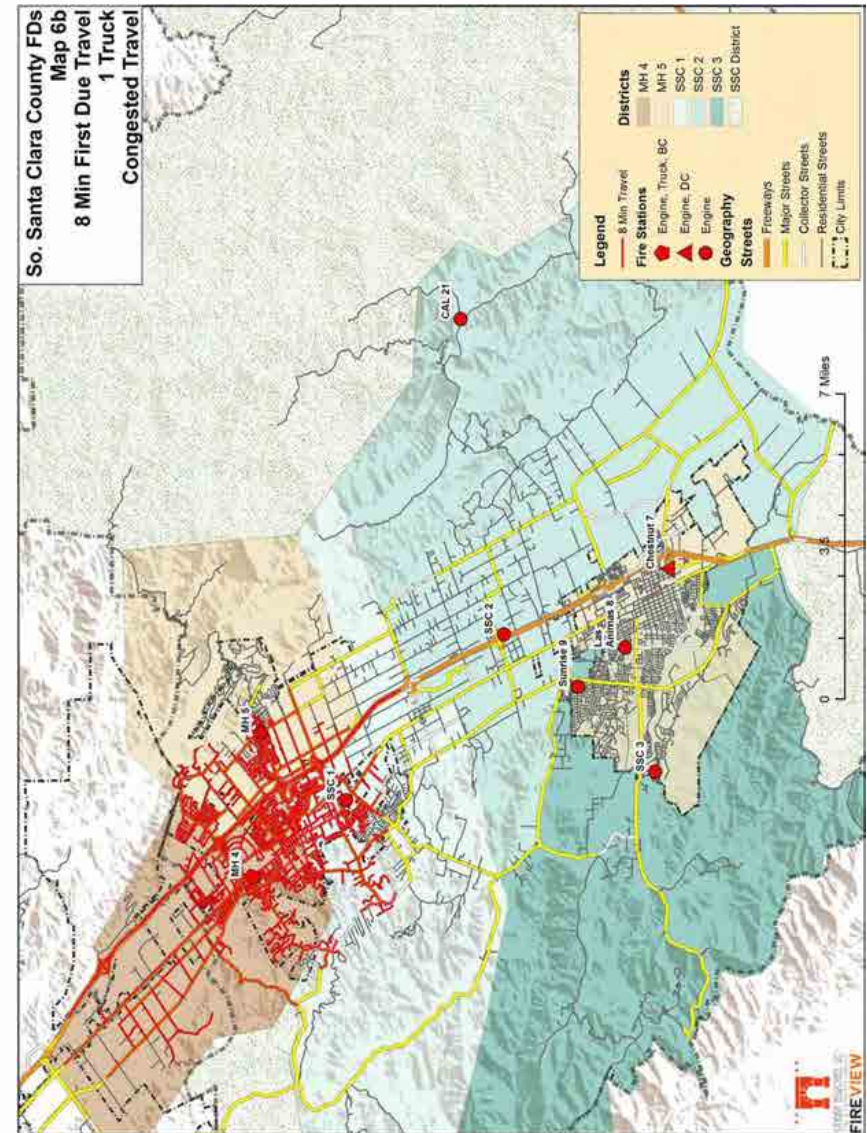
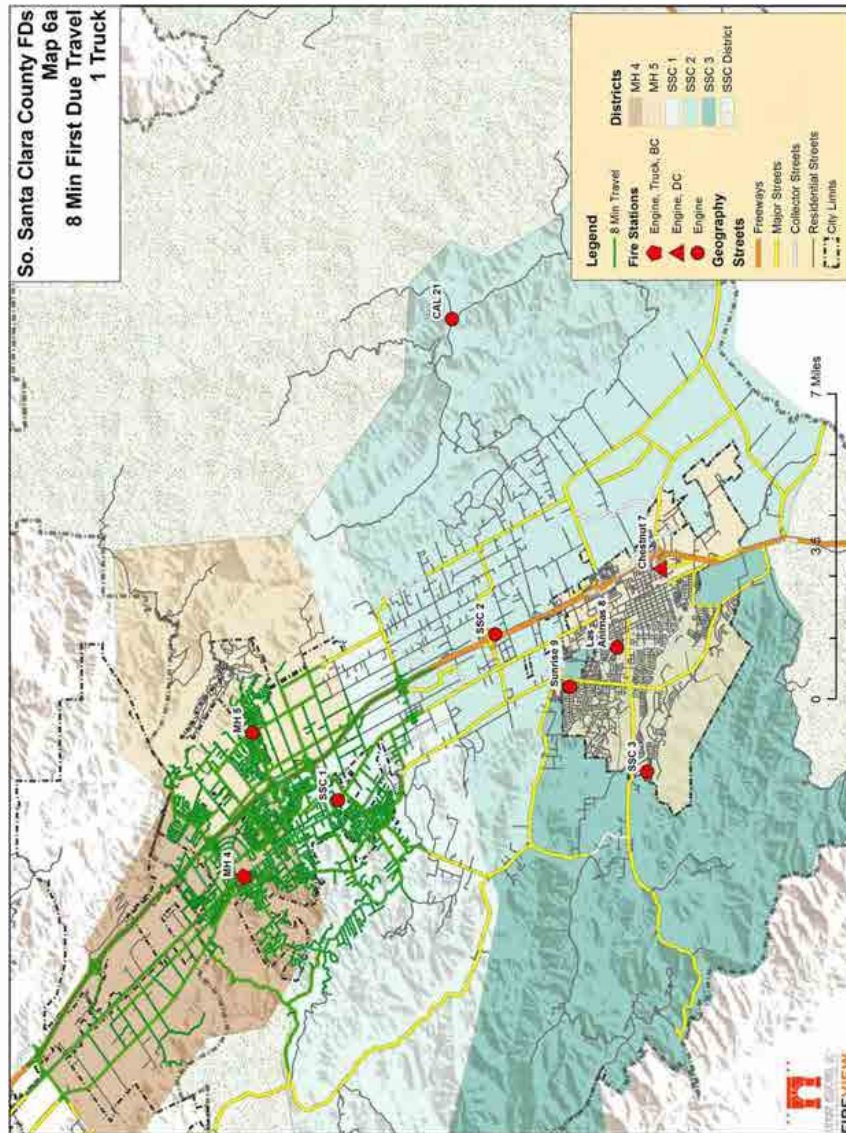


Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued



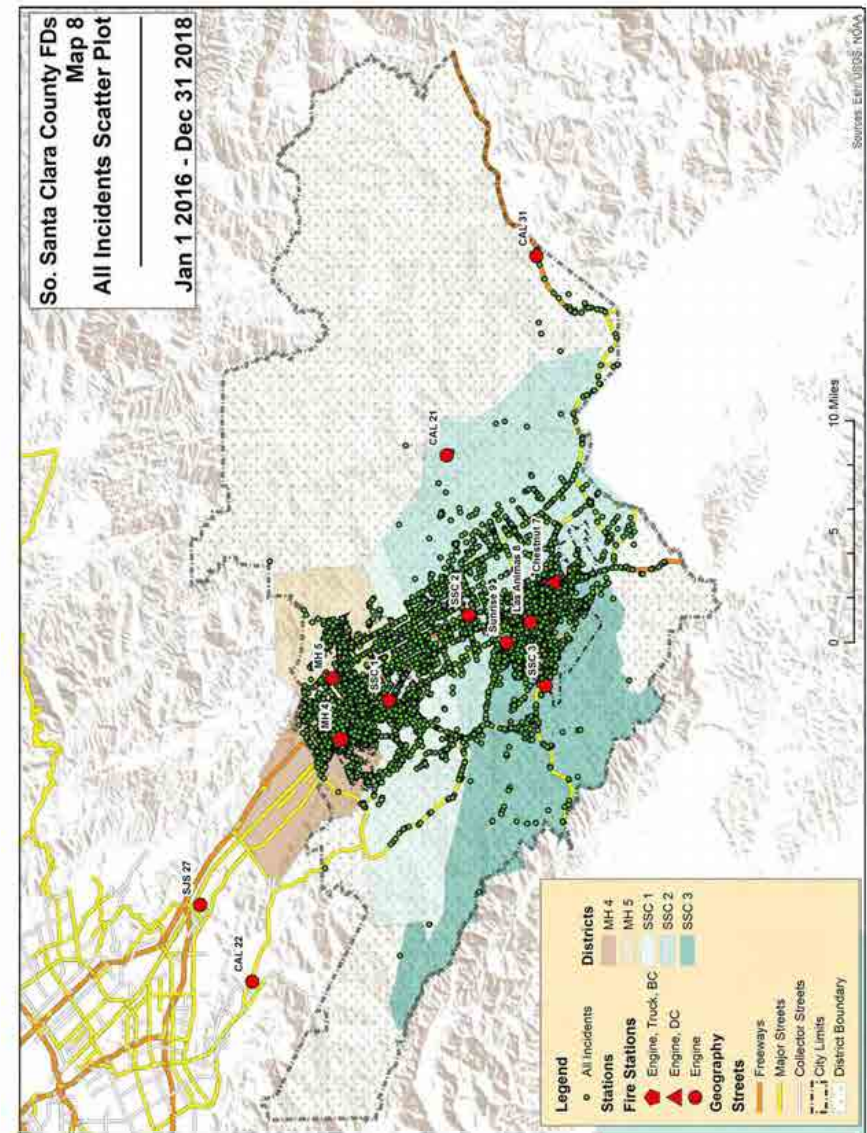
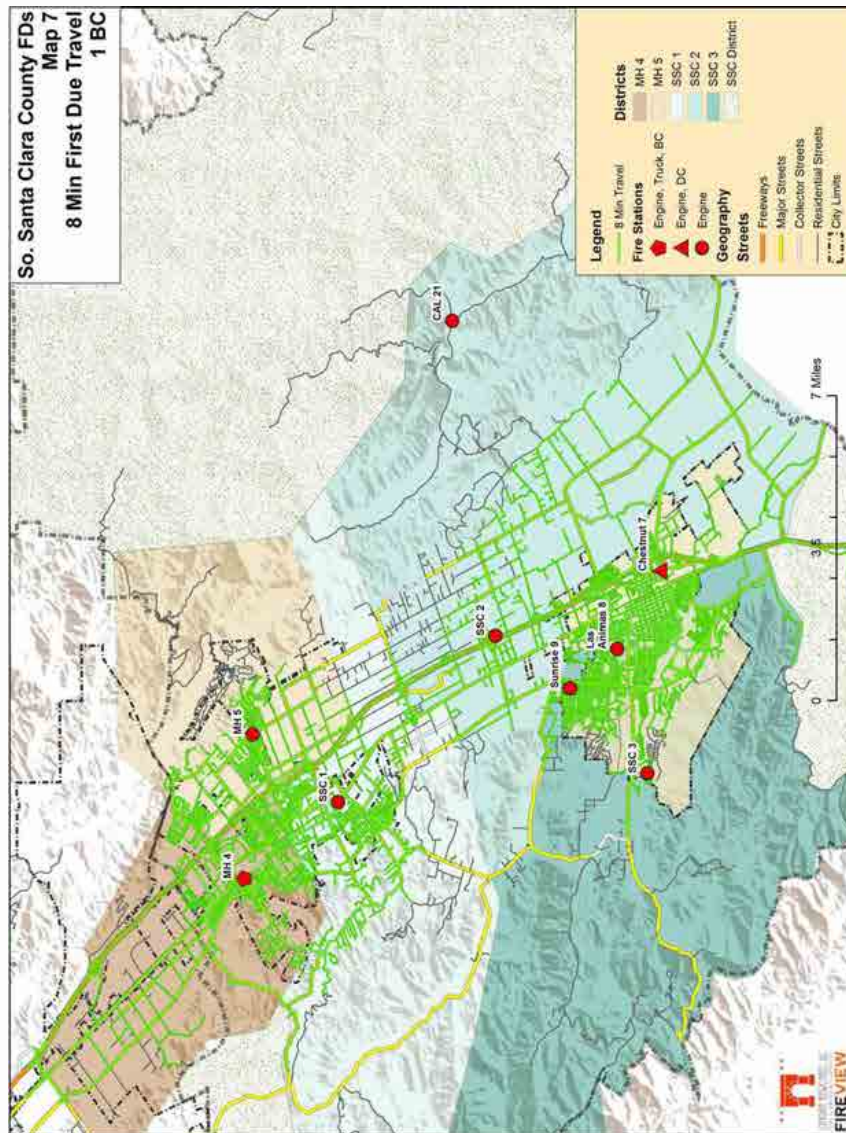


Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued



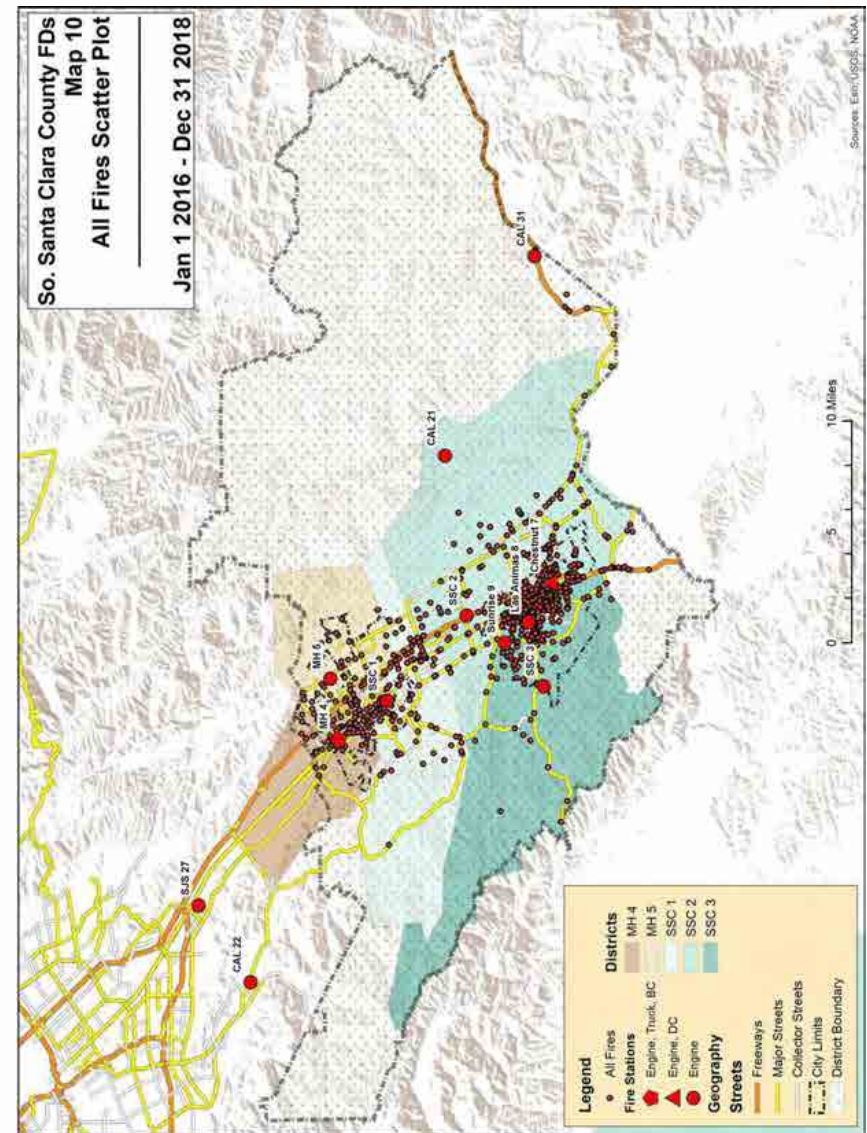
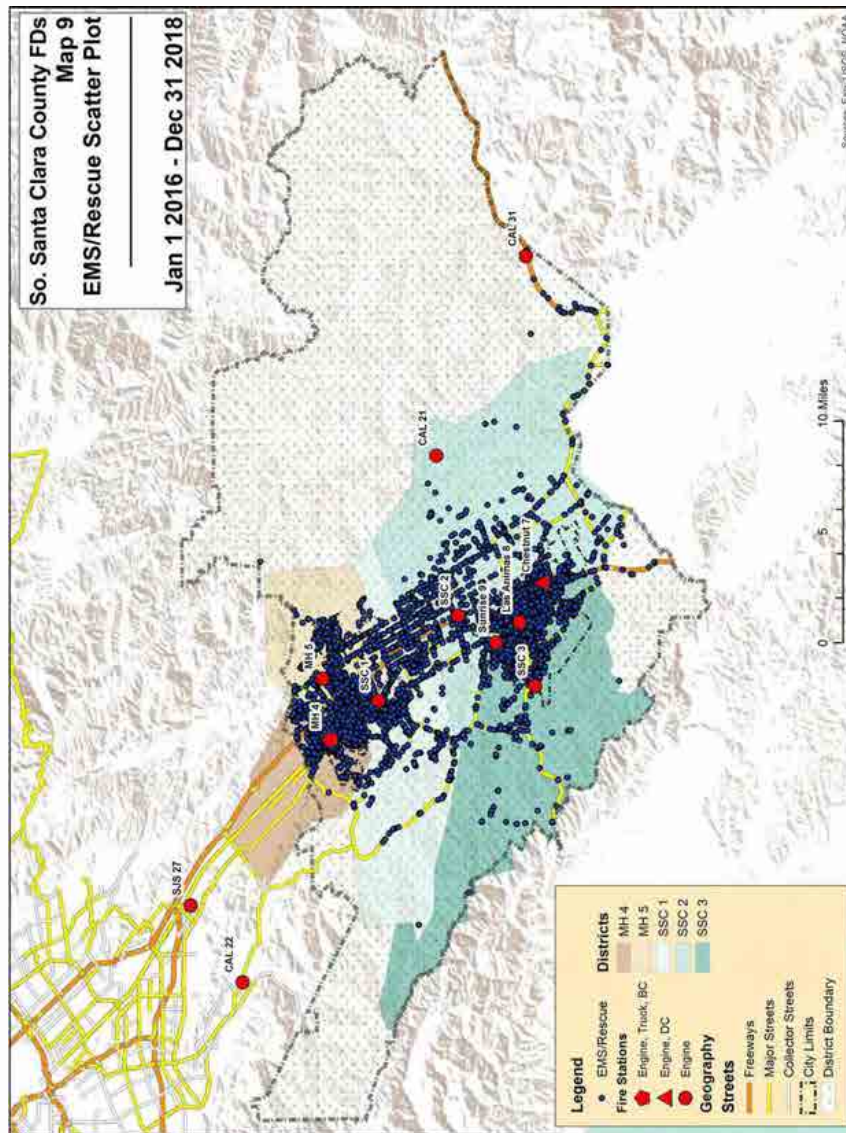


Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued



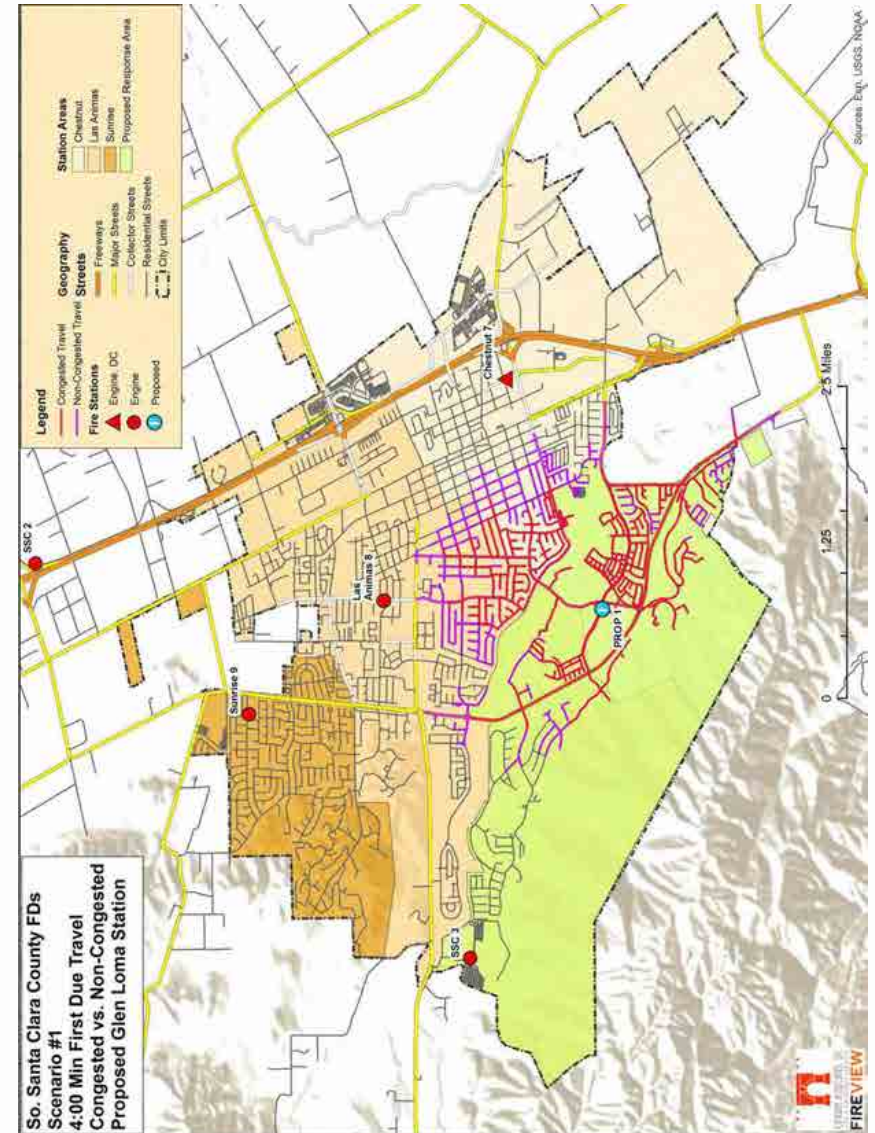
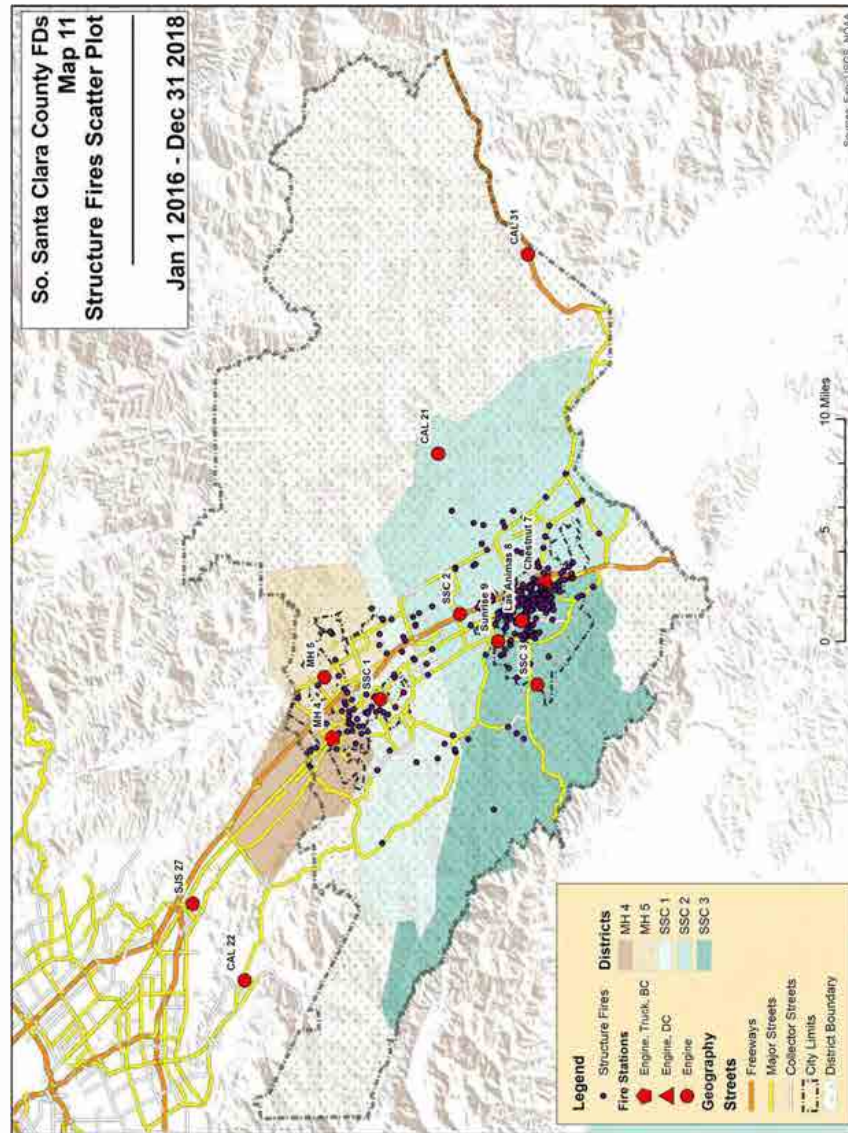


Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued



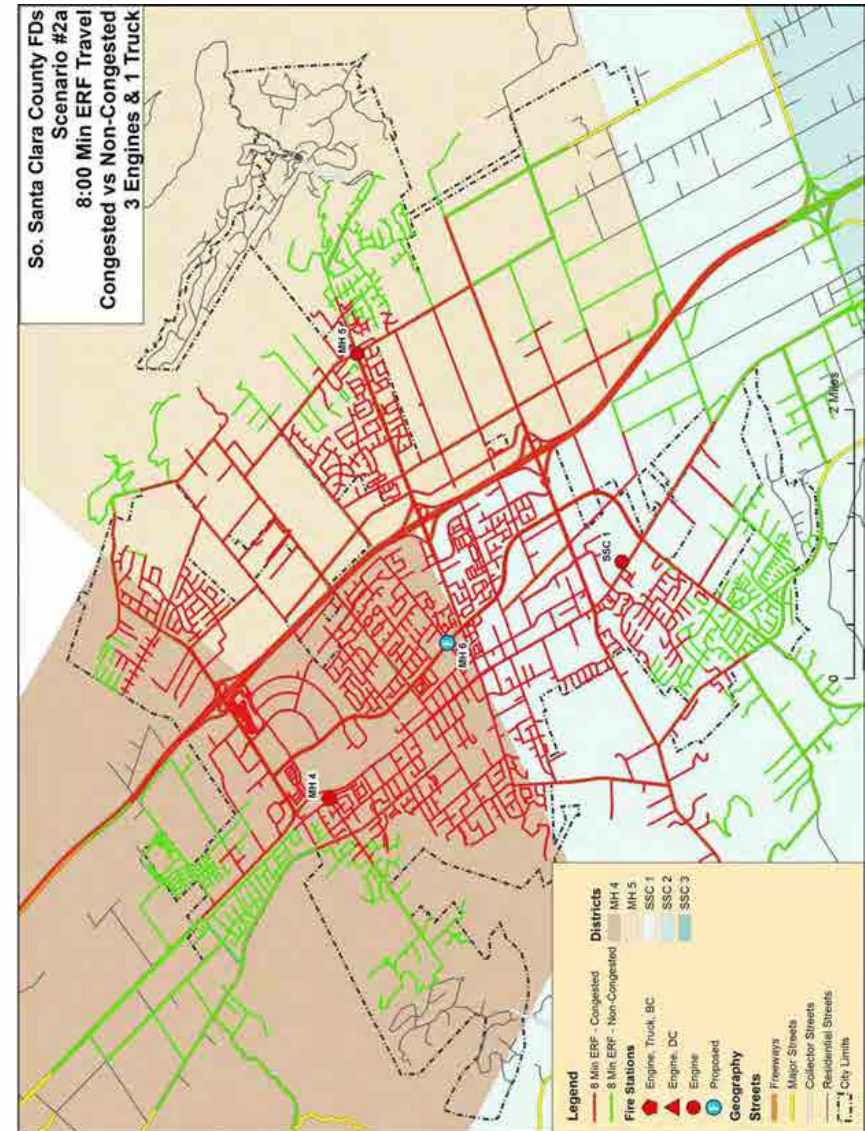
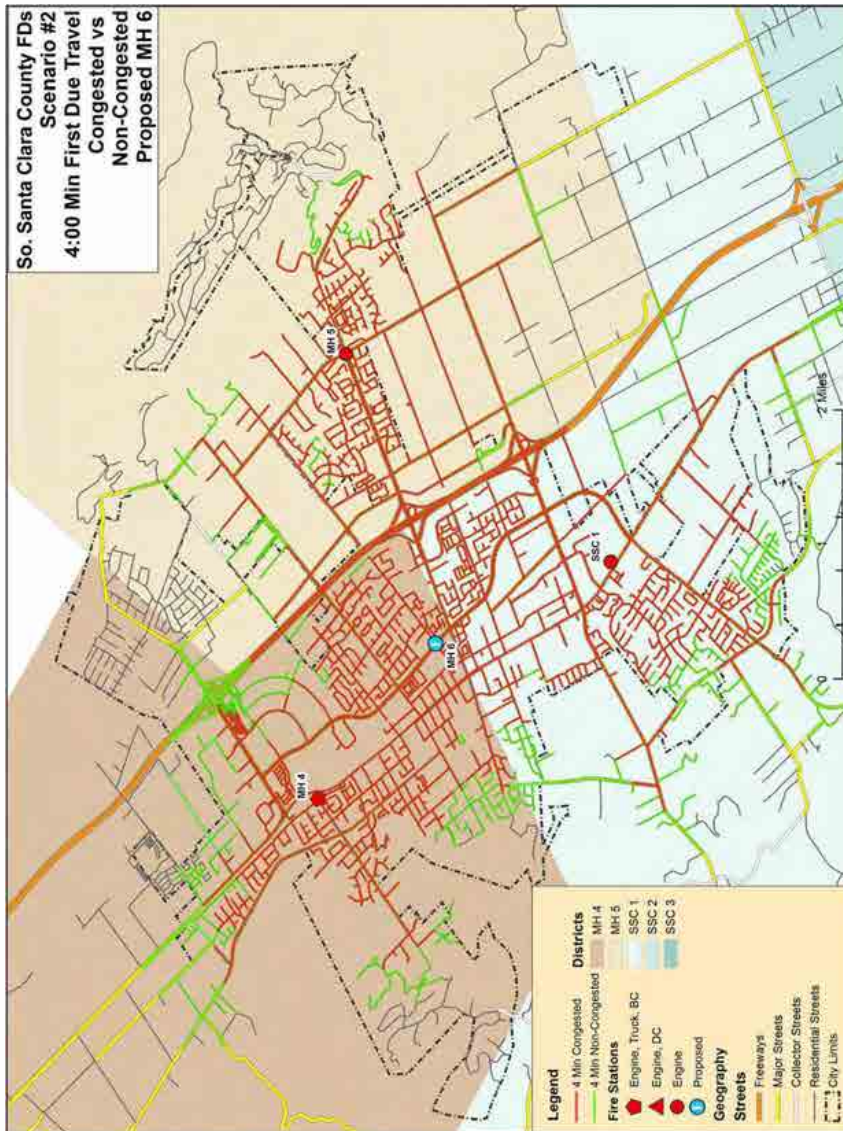


## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued



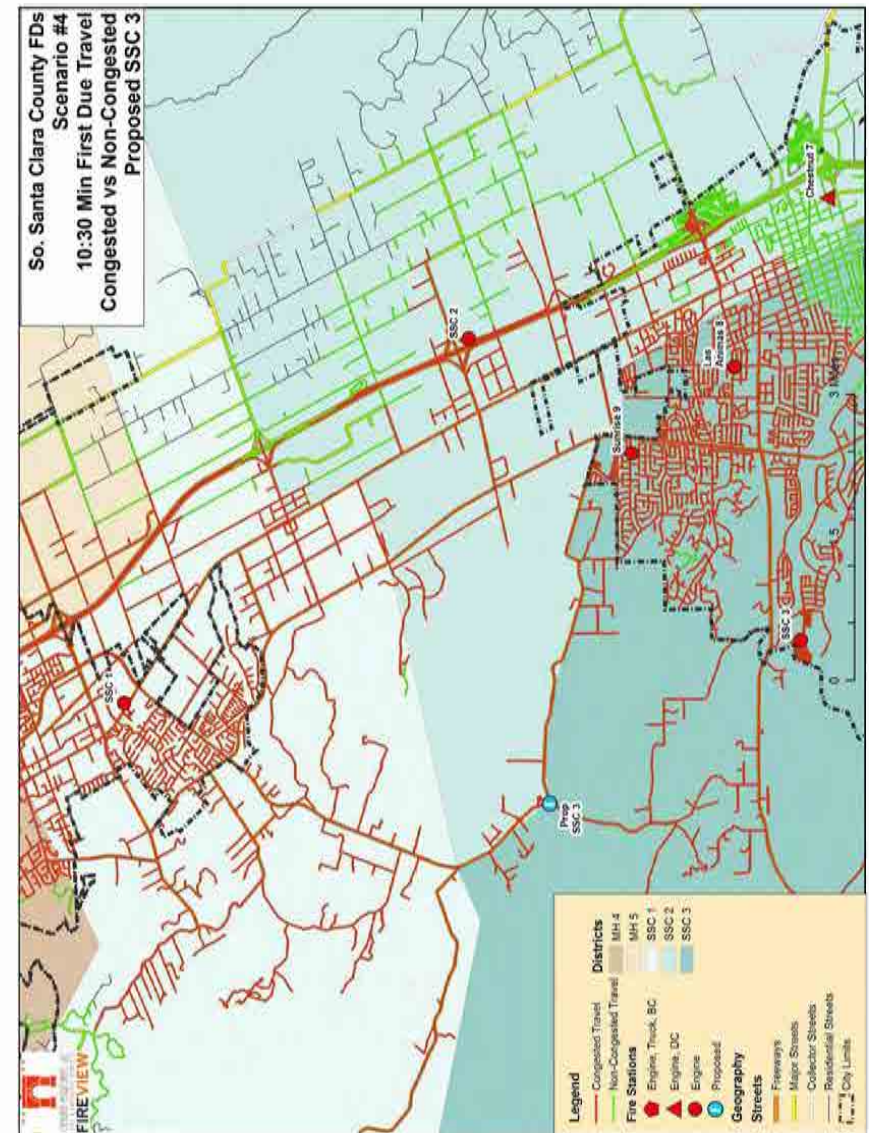
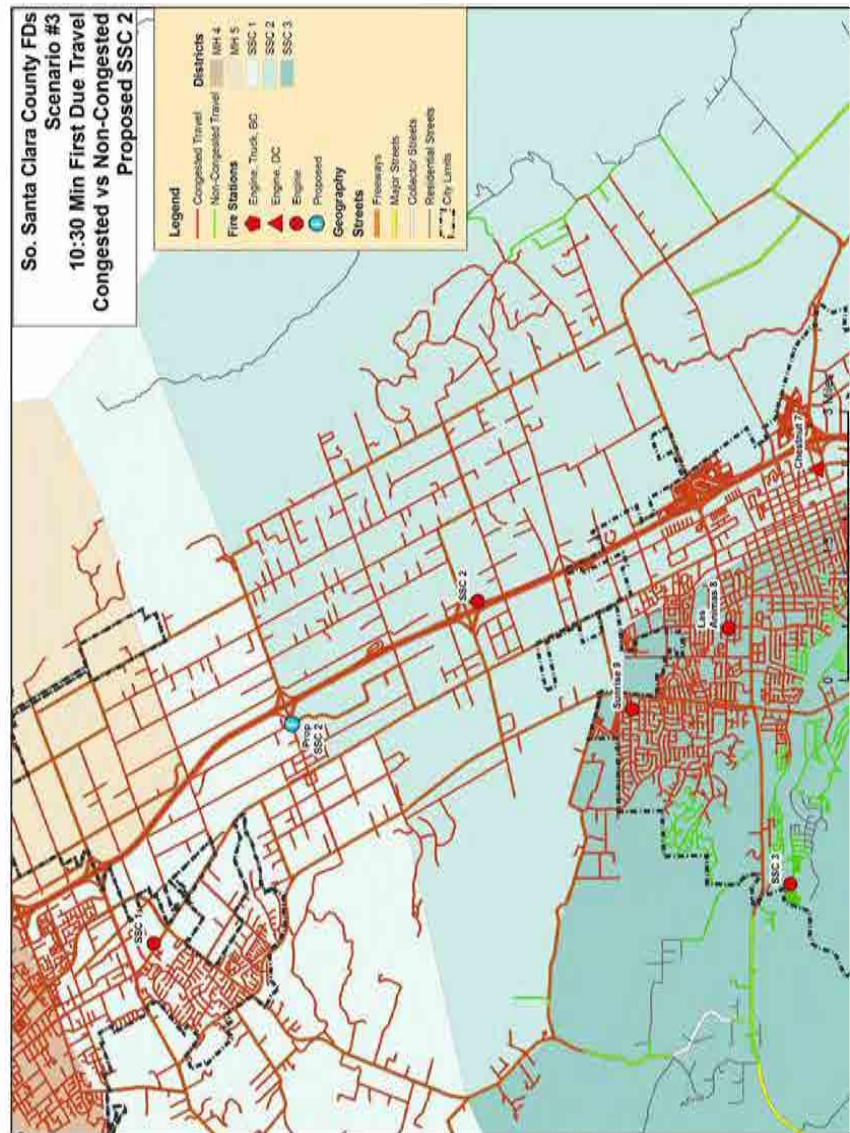


Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued





Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Attachment D:  
Traffic Memo

## HEXAGON TRANSPORTATION CONSULTANTS, INC.

## Memorandum

**Date:** May 22, 2020  
**To:** Ms. Pooja Nagrath, David J. Powers & Associates, Inc.  
**From:** Gary Black, Katie Riutta  
**Subject:** High-Speed Rail EIR/EIS Review on Behalf of Morgan Hill

Hexagon Transportation Consultants, Inc. has reviewed the High-Speed Rail (HSR) EIR/EIS on behalf of the City of Morgan Hill, California. The HSR EIR/EIS identifies four project alignment alternatives. The four alignment alternatives are shown in the *San Jose to Merced Project Section, Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement*, prepared by the California High-Speed Rail Authority, dated April 2020. HSR Authority has identified Alternative 4 to be the preferred alternative. The four alignment alternatives are described below and shown on Figures 1, 2, and 3:

- **Alternative 1:** The proposed high-speed rail tracks would run on a viaduct adjacent to US 101 through Morgan Hill. This alternative has a station in downtown Gilroy.
- **Alternative 2:** The proposed high-speed rail tracks would run through downtown Morgan Hill on an embankment along the east side of the Union Pacific Railroad (UPRR) alignment. Monterey Road would need to be shifted to the east to make room for the HSR tracks north of Cochrane Road. Railroad Avenue would need to be shifted to the east to make room for the HSR tracks south of Barrett Avenue. The bridge at Butterfield Boulevard would be extended to cross an at-grade portion of HSR and the realigned Railroad Avenue. All streets that currently cross the Caltrain/UPRR tracks at-grade would be rebuilt as underpasses.
- **Alternative 3:** This alternative is the same as Alternative 1 within Morgan Hill. In this alternative the Gilroy station would be east of US 101.
- **Alternative 4 (Preferred Alternative):** The proposed high-speed rail tracks would run through downtown Morgan Hill at-grade in blended service with Caltrain in the existing UPRR right-of-way. All current at-grade crossings would be maintained but with four-quadrant barrier gates for added safety. A new pedestrian/bicycle underpass would be provided at the Morgan Hill Caltrain Station.

Hexagon previously evaluated two HSR design options and identified their land use impacts, transportation impacts, and construction impacts in a memorandum titled *Transportation, Land Use and Construction Impact Analysis of HSR*, dated August 29, 2017. Alternatives 1 and 3 are similar to the previously studied Option 2. Alternative 2 is similar to the previously studied Option 1. The memo is attached as Appendix A.

4 North Second Street, Suite 400 • San Jose, California 95113 • phone 408.971.6100 • fax 408.971.6102 • www.hextrans.com



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

High-Speed Rail EIR/EIS Review

May 22, 2020

**Analysis Conditions**

The 2029 and 2040 conditions traffic volumes were estimated using city-specific growth factors obtained from the VTA travel demand model. To determine potential impacts generated by the project, a version of the VTA model developed for the *Caltrain Peninsula Corridor Electrification Project EIR* using inputs from *Projections 2013* and adjusted to incorporate HSR ridership.

Hexagon compared the HSR EIR 2029 and 2040 no project conditions with 2035 cumulative conditions from previous transportation studies conducted in Morgan Hill. Discrepancies were found for intersections along Butterfield Boulevard, between Main Avenue and Tennant Avenue. We believe these discrepancies could be explained by the different models used by HSR and the City of Morgan Hill. The City of Morgan Hill utilizes a city-specific model that focuses on intercity travel rather than regional travel. The HSR forecasts include more regional travel through Morgan Hill (unrelated to HSR) and are higher than the City's previous forecasts on Butterfield Boulevard.

**Alternative 1: Viaduct to Downtown Gilroy**

With Alternative 1, the proposed high-speed rail tracks would run along a viaduct on the west side of US 101 to an elevated Downtown Gilroy Station. The viaduct would cross over Burnett Avenue to US 101 and would cross over Cochrane Road and ramps, East Main Avenue, East Dunne Avenue and ramps, and Tennant Avenue and ramps (see Figure 1). The alignment for Alternative 1 would bypass downtown Morgan Hill. The speed of trains on the viaduct would be 150 mph in Morgan Hill. Changes to the Transportation System would be as follows:

- San Pedro Avenue cul-de-sac would be relocated to west of HSR
- Barrett Avenue access to Saint John Court would be realigned

**Transportation Impacts**

Under existing plus project conditions, two study intersections would operate at LOS E or F and one intersection would have a project impact. Under 2029 plus project conditions, seven intersections would operate at LOS E or F and two intersections would have a project impact. Under 2040 plus project conditions, eight intersections would operate at LOS E or F and two intersections would have a project impact. The following intersections would have a project impact under 2040 plus project conditions:

- Hale Avenue and Tilton Avenue (M19) – AM and PM Peak Hours (LOS E and LOS F, respectively)
- Monterey Road and Tilton Avenue (M46) – PM Peak Hour (LOS F)

Since the alignment would not be constructed near these intersections, it is not clear why these intersections would have project impacts. The additional intersection delay could be due to decreased capacity on Monterey Road north of Morgan Hill. However, the EIR should explain these impacts in detail and describe what the proposed mitigations would be.

**Construction Impacts**

With Alternative 1, the HSR tracks would bypass the downtown area so there would be limited construction impacts to the Morgan Hill roadway network. Roadways that intersect with Alternative 1 would be affected, but there would not be major reconstruction of the existing infrastructure. Further construction impacts are discussed in Appendix A.

High-Speed Rail EIR/EIS Review



Figure 1  
High-Speed Rail Alternatives 1 and 3 Alignment

## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

High-Speed Rail EIR/EIS Review

May 22, 2020

### Emergency Response Times

Since construction in the City of Morgan Hill would be limited under Alternative 1, there would be no impacts to emergency response times.

### Bicycle, Pedestrian, and Transit Impacts

Roadway changes and construction on Monterey Road would be expected to cause delay for VTA Route 68 due to reduced travel lanes between Capitol Expressway and Blossom Hill Road in San Jose.

### Property Access

The US 101 interchanges at Cochrane Road, Dunne Avenue, and Tennant Avenue would have temporary construction easements. Overall, properties that are not planned to be displaced would not have access issues under Alternative 1.

### Alternative 2: Embankment to Downtown Gilroy

With Alternative 2, the proposed high-speed rail tracks would run through downtown Morgan Hill on an embankment along the east side of the Union Pacific Railroad (UPRR) alignment, outside of the existing rail right-of-way (see Figure 2). The embankment would begin north of Palm Avenue and would cross over Monterey Road south of Cochrane Road. Madrone Parkway, Monterey Road, Main Avenue, Dunne Avenue, San Pedro Avenue, and Tennant Avenue would be lowered and HSR and UPRR would cross over the roadways above grade. The HSR alignment would descend to an at-grade crossing under Butterfield Boulevard and East Middle Avenue, then return to embankment and continue south. The speed of trains along the embankment would be 185 to 195 mph in Morgan Hill. Additional changes to the transportation system would be as follows:

- Tilton Avenue would become a cul-de-sac
- Monterey Road would be realigned from Blanchard Road to Cochrane Road
- Madrone Parkway would be realigned to the west side of Monterey Road and extended to Hale Avenue. A new road would connect Madrone Parkway to Monterey Road east of the rail tracks.
- East Central Avenue cul-de-sac would be realigned eastward
- East Main Avenue would be widened to accommodate HSR grade separation
- Saint Agatha Lane would be removed
- Depot Street access to Main Avenue would be closed to accommodate a grade separation on Main Avenue
- Diana Avenue cul-de-sac would be relocated eastward
- East Dunne Avenue would be widened to accommodate HSR grade separation
- Railroad Avenue between San Pedro Avenue and Barrett Avenue would be closed. Railroad Avenue between Barrett Avenue and Maple Avenue would be realigned eastward.
- Tennant Avenue would be realigned to accommodate HSR grade separation
- The bridge at Butterfield Boulevard would be extended to cross over an at-grade portion of HSR and the realigned Railroad Avenue

High-Speed Rail EIR/EIS Review

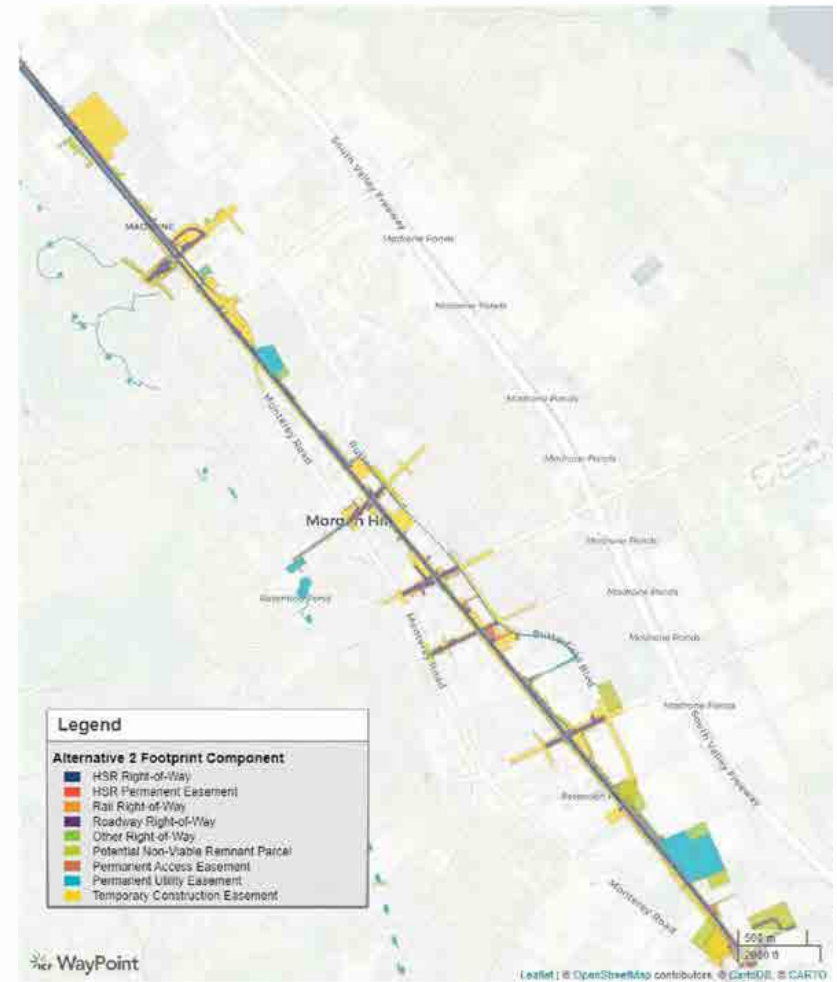


Figure 2  
High-Speed Rail Alternative 2 Alignment



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

High-Speed Rail EIR/EIS Review

May 22, 2020

High-Speed Rail EIR/EIS Review

May 22, 2020

1471-2151

**Transportation Impacts**

Under existing plus project conditions, five study intersections would operate at LOS E or F and four intersections would have a project impact. Under 2029 plus project conditions, nine intersections would operate at LOS E or F and four intersections would have a project impact. Under 2040 plus project conditions, 10 intersections would operate at LOS E or F and four intersections would have a project impact. The following intersections would have a project impact under 2040 plus project conditions:

- Hale Avenue and Tilton Avenue (M19) – AM and PM Peak Hours (LOS F)
- Monterey Road and Tilton Avenue (M46) – AM and PM Peak Hours (LOS F)
- Monterey Road and Madrone Parkway (M47) – AM and PM Peak Hours (LOS F)
- Railroad Avenue and Tennant Avenue (MH2) – AM and PM Peak Hours (LOS F)

Under Alternative 2, the intersection at Monterey Road and Tilton Avenue would become a cul-de-sac and the intersection at Monterey Road and Madrone Parkway would become grade separated. Therefore, project impacts would not be possible. The EIR should explain all impacts in detail and describe what the proposed mitigations would be.

**Construction Impacts**

Reconstruction of the roadways necessary for Alternative 2 would require either new temporary facilities or roadway closures. Both of these options would cause temporary increases in travel times and delay. Further construction impacts are discussed in Appendix A.

During construction of Alternative 2, the Morgan Hill Caltrain Station would be temporarily relocated. Relocation of the station and tracks would result in temporary disruptions of Caltrain, ACE, Capitol Corridor, and Amtrak transit services.

**Emergency Response Times**

Emergency response times could be increased during construction activities. To mitigate this, the contractor would provide temporary access roads during construction.

**Bicycle, Pedestrian, and Transit Impacts**

Roadway changes and construction on Monterey Road would be expected to cause delay for VTA Route 68 due to reduced travel lanes between Capitol Expressway and Blossom Hill Road in San Jose. Additional delay could be expected for transit in Morgan Hill as a result of higher overall intersection delays.

A new pedestrian/bicycle underpass would be provided at the Morgan Hill Caltrain Station to maintain access from the east side of the train tracks. However, the underpass as proposed requires further design development.

1471-2152

**Property Access**

Properties on Tilton Avenue would lose access to Monterey Road and would need to use Hale Avenue. Access to Monterey Road from Hale Avenue would be provided via Madrone Parkway and Live Oak Avenue. Residential units along Saint Agatha Lane would lose their parking. Properties along the planned slopes of grade separations would require alternate access routes. The grade separation at Dunne Avenue would impede access to the Morgan Hill Community Center and Gavilan College. Properties with driveways along Railroad Avenue between San Pedro Avenue and Barrett Avenue would require alternate access. Detours and alternative access points would be provided by the contractor to mitigate these access interruptions.

**Recommendations**

- At underpasses, the design speed of 45 mph is too high. The analysis should consider a slower speed which would enable the underpasses to be shorter and not affect as many properties.
- The closure of Depot Street at Main Avenue would not align with Morgan Hill circulation goals.
- The closure of Saint Agatha Lane should be noted in the EIR.
- The HSR bridge over Monterey Road should be built to accommodate future widening of Monterey Road as per the *Morgan Hill 2035 General Plan*.

**Alternative 3: Viaduct to East Gilroy**

Alternative 3 would have the same alignment as Alternative 1 within Morgan Hill.

**Alternative 4: Blended, At-Grade (Preferred Alternative)**

With Alternative 4, the proposed high-speed rail tracks would run through downtown Morgan Hill at-grade in blended service with Caltrain in the existing UPRR right-of-way (see Figure 3). Four-quadrant barrier gates would be provided at Tilton Avenue, Main Avenue, Dunne Avenue, San Pedro Avenue, and Tennant Avenue. Additional changes to the transportation system would be as follows:

- Existing Monterey Road underpass would be rebuilt to accommodate future widening
- Diana Avenue cul-de-sac would be relocated slightly eastward

**Four-Quadrant Barrier Gates**

Commuter service trains operate at a maximum speed of 79 miles per hour. Since HSR trains would operate at a maximum speed of 110 miles per hour between San Jose and Gilroy, safety improvements at the at-grade crossings would be required. Two gate arms would extend across all lanes of travel, with one gate on each side of the roadway, on both sides of the tracks. This would prevent drivers from attempting to travel around the lowered gate arms, making the four-quadrant barrier gates safer than two-quadrant barrier gates. Gate arms would also be present across pedestrian pathways on both sides of the roadway and on both sides of the tracks. The 95<sup>th</sup> percentile gate-down time is estimated to be 54 seconds per single-train event.



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

High-Speed Rail EIR/EIS Review

High-Speed Rail EIR/EIS Review

May 22, 2020



### Transportation Impacts

Under existing plus project conditions, two study intersections would operate at LOS E or F and no intersections would have a project impact. Under 2029 plus project conditions, seven intersections would operate at LOS E or F and four intersections would have a project impact. Under 2040 plus project conditions, nine intersections would operate at LOS E or F and four intersections would have a project impact. The following intersections would have a project impact under 2040 plus project conditions:

- Monterey Road and Tilton Avenue (M46) – PM Peak Hour (LOS F)
- Monterey Road and Main Avenue (MH10) – AM Peak Hour (LOS F)
- Depot Street and E Main Avenue (MH11) – AM and PM Peak Hours (LOS F)
- Butterfield Boulevard and E Main Avenue (MH12) – AM and PM Peak Hours (LOS F)

Although the EIR doesn't say, it is assumed these impacts would be due to increased gate-down time at the study intersections. The EIR does not provide any specific mitigation for these impacts. However, these impacts could be mitigated with grade separations. Hexagon recommends a grade separation at Dunne Avenue for the impacts along Main Avenue and a grade separation at Tilton Avenue for the impacts at the Monterey Road/Tilton Avenue intersection. These mitigations are described in more detail below.

### Queueing at At-Grade Crossings

The EIR analysis was based on an expected total of 18 trains passing through Morgan Hill per peak hour, with seven HSR trains traveling in each direction and four Caltrain trains traveling in one direction. However, the blended service tracks have the capacity to accommodate at most 24 trains per peak hour, with eight HSR trains and four Caltrain trains in each direction. That calculates to an average of one train every 2-1/2 minutes. The estimated 95<sup>th</sup> percentile gate-down time would be 54 seconds per single-train event. That means there would be roughly 1-1/2 minutes between gate down events, on average. Hexagon calculated the resulting queue at each crossing and the length of time to clear each queue based on 2035 traffic forecasts (see Table 1). Tilton Avenue would have an estimated queue length of 3 vehicles per lane which would take about 9 seconds to clear once the gates are lifted. Main Avenue would have an estimated queue length of 9 vehicles which would take about 25 seconds to clear. All queues would be expected to clear the crossings before the next gate down event.

## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

High-Speed Rail EIR/EIS Review

May 22, 2020

High-Speed Rail EIR/EIS Review

May 22, 2020

**Table 1**  
**Queueing at At-Grade Crossings**

At-Grade Crossing	2035 Peak Hour Volume <sup>1</sup>	Queue Length Per Lane	Seconds to Clear Queue <sup>2</sup>	Clear Before Next Train <sup>3</sup>
Tilton Avenue	407	3	9	Yes
Main Avenue	723	12	25	Yes
Dunne Avenue	723	6	15	Yes
San Pedro Avenue	272	5	13	Yes
Tennant Avenue	1,104	9	20	Yes

**Notes**

- Volumes are from nearby intersections in the 2035 General Plan. Volumes at Tilton Avenue are factored to year 2035 from 2013 counts by a growth rate of 1% per year.
- A typical saturation flow rate is assumed to be 2,000 vehicles per hour after the first four vehicles.
- The maximum capacity of 24 single-train events per hour was assumed.

**Construction Impacts**

The construction of the four-quadrant barrier gates would require temporary roadway detours and relocations, resulting in temporary increases in travel time and delay.

The Morgan Hill Caltrain Station would be rebuilt, and service would be temporarily relocated during construction. Relocation of the station and tracks would result in temporary disruptions of Caltrain, ACE, Capitol Corridor, and Amtrak transit services.

**Bicycle, Pedestrian, and Transit Impacts**

Bus transit in Morgan Hill could expect delays as a result of increased gate-down time at the at-grade railroad crossings. A new pedestrian/bicycle underpass would be provided at the new Morgan Hill Caltrain Station to maintain access from the east side of the train tracks. However, the underpass as proposed requires further design development.

Since high-speed rail trains would operate faster than Caltrain and no siding tracks would be installed, Caltrain would need to maintain speeds by implementing a skip-stop pattern between Gilroy and the Tamien Station. A skip-stop pattern would mean that trains skip over more stations than originally scheduled so that HSR may operate efficiently. In an effort to maintain the same number of stops at each station, Caltrain would need to increase the number of trains from three to six trains traveling in the peak direction during the morning and evening. The blended operations would have the capacity to accommodate up to four trains per peak hour in the peak directions for Caltrain service. Based on the *Caltrain 2040 Long Range Service Vision*, Caltrain would provide two trains per hour per direction between the Gilroy and Blossom Hill Stations. Therefore, HSR would have the capacity to accommodate the increase in Caltrain service.

**Emergency Response Times**

Emergency response times on roadways along the rail alignment could be increased during construction activities. Emergency vehicles could also expect delays due to increased gate-down time on roadways with at-grade crossings. Response times for the fire station at 18300 Old Monterey Road could be increased by up to 30 seconds. Response times for the fire station at 15670 Monterey Road could be increased by up to 210 seconds, due to the at-grade crossing at East Middle Avenue and San Martin Avenue. The exact scope of the potential impact would be determined before HSR service begins. Mitigation is stated as requiring new vehicle detection equipment, new responder equipment installed at existing fire stations, new fire stations, and additional ambulance services, with funding from HSR Authority.

**Mitigations**

Hexagon recommends a grade separation at Dunne Avenue to mitigate project impacts at the study intersections along Main Avenue. A grade separation at Main Avenue, as proposed under Alternative 2, would require Depot Street to become a cul-de-sac and lose an important connection to Main Avenue. Therefore, a grade separation at Main Avenue would not be acceptable to Morgan Hill. A grade separation at Dunne Avenue would also address potential queuing problems. As shown in Table 1, queues at the at-grade crossing with Dunne Avenue would be expected to clear within 15 seconds per single-train event under optimal conditions. Therefore, emergency vehicles could experience delay beyond what was determined for the increased gate-down time. Dunne Avenue forms the southern boundary of the Downtown area and the Caltrain Station is located just north of the Dunne Avenue and Monterey Road intersection. Therefore, there will be significantly more multi-modal travel across the Dunne Avenue crossing. The City of Morgan Hill plans to connect Depot Street to Church Street near Dunne Avenue, which would provide enough room for an underpass.

Hexagon also recommends a grade separation at Tennant Avenue to mitigate project impacts to emergency response time. The Morgan Hill Police and Fire Departments utilize Tennant Avenue for faster response times to the eastern part of town because it has less traffic and signals. It provides the fastest route to respond to fires in the eastern hills. Tennant Avenue also provides quicker access to US 101 which is essential to reach areas near Cochrane Road and East Dunne Avenue. A grade separation at Tennant Avenue would also address potential queuing problems. As shown in Table 1, queues at the at-grade crossing with Tennant Avenue would be expected to clear within 20 seconds per single-train event under optimal conditions. Therefore, emergency vehicles could experience delay beyond what was determined for the increased gate-down time. The Morgan Hill Fire Department does not have existing capacity in their response times for any additional delay, therefore this grade separation is recommended.

A grade separation also should be considered at Tilton Avenue to mitigate project impacts at the Monterey Road/Tilton Avenue intersection. A grade separation at Tilton Avenue would require raising the rail tracks in that area. The City of Morgan Hill plans to connect Tilton Avenue to Burnette Avenue and to remove a proposed grade separation at Madrone Parkway in their upcoming transportation element update.

**Property Access**

Since Alternative 4 would operate in the existing UPRR right-of-way, there would be no access issues for properties in Morgan Hill.



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

High-Speed Rail EIR/EIS Review

May 22, 2020

### Recommendations

- 1471-2157 | • The EIR should explain all project impacts to study intersections in detail and describe what the proposed mitigations would be.
- 1471-2158 | • The analysis should note the new planned intersection at Dunne Avenue and Depot Street/Church Avenue.
- 1471-2159 | • At future grade separations, the analysis should consider a design speed lower than 45 mph to enable the underpasses to be shorter and not affect as many properties.
- 1471-2160 | • The closure of Depot Street at Main Avenue would not align with Morgan Hill circulation goals.
- 1471-2161 | • The closure of Saint Agatha Lane under Alternative 2 should be noted in the EIR.
- 1471-2162 | • The HSR bridge over Monterey Road should be built to accommodate future widening of Monterey Road under Alternative 2 as per the *Morgan Hill 2035 General Plan*.
- 1471-2163 | • Hexagon recommends a grade separation at Dunne Avenue to address potential queuing issues, project impacts along Main Avenue, and emergency response time delays due to increased gate-down time under Alternative 4.
- 1471-2164 | • Hexagon recommends a grade separation at Tennant Avenue to address potential queuing issues and emergency response time delays due to increased gate-down time under Alternative 4.
- 1471-2165 | • Hexagon also recommends a grade separation at Tilton Avenue to mitigate the project impact at Monterey Road and Tilton Avenue under Alternative 4.

### Appendix A Transportation, Land Use and Construction Impact Analysis of HSR



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued



HEXAGON TRANSPORTATION CONSULTANTS, INC.

## Memorandum

**Date:** August 29, 2017  
**To:** Tiffany Brown, City of Morgan Hill  
**From:** Gary Black  
 Ollie Zhou  
**Subject:** Transportation, Land Use and Construction Impact Analysis of HSR

Hexagon Transportation Consultants, Inc. has reviewed the proposed two alignment design options for the High-Speed Rail (HSR) project through Morgan Hill, California. The two alignment options are shown in the *San Jose to Merced Section: San Jose to Central Valley Wye, Draft Preliminary Engineering for Project Definition*, prepared by the California High-Speed Rail Authority (CA HSRA), dated May 2017. The two alignment options are described below and also shown on Figure 1:

- **Option 1:** The proposed high-speed rail tracks would run through the downtown area on an embankment. Monterey Road would need to be shifted to the east to make room for the HSR tracks north of Cochrane Road. Railroad Avenue also would be shifted to the east between Barret Avenue and Maple Avenue. Railroad Avenue north of Barret Avenue would be discontinued. All of the streets that currently cross the Caltrain/UP tracks at-grade would be rebuilt as underpasses.
- **Option 2:** The proposed high-speed rail tracks would run along a viaduct parallel to and just west of US 101.

Hexagon previously evaluated four HSR design options and identified their land use impacts, transportation impacts, and construction impacts in a memorandum titled *Transportation, Land Use and Construction Impact Analysis of HSR*, dated September 21, 2016. The two alignment options that the CA HSRA now proposes are almost identical to two of the HSR design options Hexagon previously studied. The now-proposed Option 1, which would run the tracks on an embankment through downtown Morgan Hill, is very similar to the at-grade option through downtown Morgan Hill Hexagon previously studied. The now-proposed Option 2, which would run the tracks on an aerial structure just west of US 101, is almost identical to Option 3 analyzed in the previously study. Therefore, most of the discussion below regarding the land use, transportation and construction impacts of the now-proposed alignment options is the same as the discussion in the previous study.

## Land Use Impacts

Under each proposed alignment design option, different numbers of properties would need to be acquired for the right-of-way of the high-speed rail tracks. The draft plans prepared by the CA HSRA outline the areas affected by each alignment option. A detailed discussion of the land use impacts of each alignment option is provided below.

## Option 1 – Embankment Through Downtown

With alignment Option 1, the high-speed rail (HSR) tracks would run through the Morgan Hill downtown area on an embankment 6 to 15 feet high. The HSR tracks would run parallel to and immediately east of the existing Union Pacific (UP) railroad tracks. Therefore, all existing properties along the east side of the UP tracks would be affected (see Figures 2A-2C).

As part of alignment Option 1, the CA HSRA proposes several roadway realignments and extensions, as well as new roadways within the City of Morgan Hill. These proposed roadway changes would require the acquisition of all affected properties (see Figures 2A-2C). A detailed description of the proposed roadway changes is provided below:

- **Monterey Road:** Monterey Road currently runs directly adjacent to and east of the UP railroad tracks north of Cochrane Road. With alignment Option 1, this section of Monterey Road would be acquired for the HSR tracks. Monterey Road north of Cochrane Road would be realigned to run just east of the proposed HSR tracks.
- **Madrone Parkway:** Madrone Parkway is an east-west roadway that currently terminates at Monterey Road. With alignment Option 1, Madrone Parkway would extend west of the railroad tracks and connect with Hale Avenue via a flyover. Madrone Parkway access to Monterey Road would be provided via a loop road connection in the northeast quadrant of the Monterey Road/Madrone Parkway interchange.
- **Railroad Avenue:** Railroad Avenue currently runs directly adjacent to and east of the UP railroad tracks between Maple Avenue and San Pedro Avenue. With alignment Option 1, this section of Railroad Avenue would be acquired for the HSR tracks. Railroad Avenue would be realigned to run just east of the proposed HSR tracks. However, Railroad Avenue north of Barret Avenue would be discontinued.

As part of alignment Option 1, the CA HSRA proposes to grade separate all existing at-grade rail crossings within the City of Morgan Hill. All roadways that would cross the railroad tracks would be depressed under the tracks. Other roadways that currently intersect the depressed roadway would also require depression to maintain the roadway access or have access discontinued with cul-de-sacs. As a result, properties with driveways along the depressed sections of all roadways would need to be either acquired or have their driveways regraded or moved (see Figures 2A-2C). The extent of the grade separation at each roadway crossing the railroad tracks is described below:

- **Main Avenue:** Main Avenue would be depressed between Monterey Road and Butterfield Boulevard. Main Avenue would be widened from a two-lane roadway (one through lane in each direction) to a four-lane roadway. The roadway widening would require property acquisitions along either side of the roadway. The existing intersection with Depot Street west of the railroad tracks would be discontinued. Depot Street would end in a cul-de-sac. Access to Main Avenue from Depot Street would be provided via Monterey Road and cross streets connecting Depot Street to Monterey Road. The existing intersection along Main Avenue with McLaughlin Avenue would be eliminated. Properties along McLaughlin Avenue would access the City's roadway network via Central Avenue.

## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Transportation, Land Use and Construction Impact Analysis of HSR

August 29, 2017

- **Dunne Avenue:** Dunne Avenue would be depressed between Monterey Road and Butterfield Boulevard. The existing intersections with Church Street and with Depot Street would be maintained, with both roadways slightly depressed to maintain crossings. It is assumed that driveways along the depressed sections of Church Street and of Depot Street would be regraded. If not regraded, the properties associated with the driveways would also need to be acquired since there are no alternative roadways to use for access to the affected properties.
- **San Pedro Avenue:** San Pedro Avenue would be depressed between Monterey Road and Butterfield Boulevard. The existing intersection with Church Street would be grade-separated as an interchange. As discussed above, Railroad Avenue would be discontinued north of Barrett Avenue. Therefore, the existing intersection of Railroad Avenue and San Pedro Avenue would be eliminated.
- **Tennant Avenue:** Tennant Avenue would be depressed between Vineyard Boulevard and Butterfield Boulevard. The existing intersection with Caputo Drive would be eliminated, with Caputo Drive terminating in a cul-de-sac north of Tennant Avenue. Properties along Caputo Drive would access the roadway network via Barrett Avenue. The existing intersection along Tennant Avenue at Railroad Avenue would be maintained, with the realigned Railroad Avenue depressed to form an intersection with Tennant Avenue. All existing driveways along the depressed section of Tennant Avenue would be eliminated.
- **Middle Avenue:** Middle Avenue would be elevated over the railroad tracks on an aerial structure between Monterey Road and Llagas Avenue. The aerial structure would be aligned slightly south of the existing Middle Avenue alignment between Monterey Road and Llagas Avenue. A trumpet-shaped interchange would be constructed at the interchange of Monterey Road and Middle Avenue. Because the realigned Middle Avenue aerial structure would be located outside of Morgan Hill and there would be no land use impacts within the City, the land use impacts of the Middle Avenue aerial structure are not shown on Figure 2C.

### Option 2 – Viaduct West of US 101

With alignment Option 2, the high-speed rail (HSR) tracks would run just west of US 101 on a viaduct approximately 30 to 60 feet high. This alignment option would allow the HSR tracks to mostly avoid developed land in Morgan Hill. There would be no modifications to the existing roadway network. The land use impacts of alignment option 2 are shown on Figures 3A-3C.

Transportation, Land Use and Construction Impact Analysis of HSR

August 29, 2017

### Transportation Impacts

#### Option 1 – Embankment Through Downtown

With alignment Option 1, the transportation system of Morgan Hill would benefit by the elimination of all at-grade crossings. However, the roadway network modifications proposed with alignment Option 1 have several inconsistencies with the City of Morgan Hill's 2035 General Plan.

- **Tilton Avenue:** Tilton Avenue currently terminates to the east at Monterey Road. Morgan Hill's 2035 General Plan does not show any change to Tilton Avenue. With alignment Option 1, Tilton Avenue would terminate west of the UP rail tracks and lose its access to Monterey Road. The proposed cul-de-sac on Tilton Avenue would not be in conformance with the 2035 General Plan. An overpass or underpass will be needed to maintain Tilton Avenue's connection with the realigned Monterey Road. With either an overpass or underpass, Tilton Avenue's roadway grade would be affected and it is unlikely that the eastern-most driveways along Tilton Avenue could be regraded to maintain access. Affected properties along Tilton Avenue would need to be acquired. Moreover, either an overpass or underpass would require the realigned Monterey Road to be raised or depressed to intersect with Tilton Avenue. It is likely that the intersection of the realigned Monterey Road with Burnett Avenue would also require depression/elevation.

With alignment Option 1, Madrone Parkway would be extended west to Hale Avenue with a connection to the realigned Monterey Road. This extension would be in conformance with the City's General Plan.

- **Railroad Avenue:** With alignment Option 1, Railroad Avenue would be discontinued north of Barrett Avenue, which would not be in conformance with City's General Plan.
- **Restricted Accesses:** With alignment Option 1, all roadways crossing the railroad tracks would be depressed under the tracks. As the roadways regain grade to conform to existing grade on either side of the railroad tracks, some roadways that currently intersect the depressed roadways would no longer have access to the depressed roadways. These access restrictions are not in conformance with City's General Plan. The roadways that would lose access to the depressed roadways are listed below.

- McLaughlin Avenue at Main Avenue
- Depot Street at Main Avenue
- Church Street at San Pedro Avenue

Maintaining these connections would require additional roadway depressions and loss of property access.

#### Option 2 – Viaduct West of US 101

Option 2 would not result in any changes to the Morgan Hill motor vehicle transportation system. The space under the elevated tracks would provide an opportunity for a multiple-use trail for pedestrians and bicyclists. The City would need to work with the CA HSRA to design the crossings of the possible trail at the interchanges. At-grade crossings would not be safe, so the crossings would need to be under- or over-passes.



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Transportation, Land Use and Construction Impact Analysis of HSR

August 29, 2017

**Construction Impacts**

Construction of the HSR tracks would impact the Morgan Hill transportation system including street closures, lane closures, sidewalk closures, railroad crossing closures, and detours. The main impacts under each design option are described as follows:

**Option 1 – Embankment Through Downtown**

With Option 1, Monterey Road north of Cochrane Road would need to be realigned, which might result in the closure of Monterey Road during construction. Currently, only Monterey Road and US 101 run directly through Morgan Hill. US 101 is already congested during peak times under existing conditions. No widening of US 101 is planned. Table 1 shows the forecasted average daily traffic (ADT) and corresponding roadway level of service (LOS) at several locations along Monterey Road under Year 2035 General Plan conditions. Three out of eight segments along Monterey Road are projected to serve ADT equivalent to unacceptable LOS F.

**Table 1**  
**Year 2035 General Plan Conditions Monterey Road Segment Analysis**

Roadway Segment	2035 General Plan Condition	
	ADT <sup>1</sup>	LOS <sup>2</sup>
1 Monterey Road between Kirby Avenue and Tilton Avenue	30,872	F
2 Monterey Road between Peebles Avenue and Madrone Parkway	33,269	F
3 Monterey Road between Cochrane Road and Old Monterey Road	19,584	D
4 Monterey Road between Wright Avenue and El Toro Street	17,164	C
5 Monterey Road between 3rd Street and 4th Street	13,503	C
6 Monterey Road between San Pedro Avenue and Cosmo Ln	26,140	D
7 Monterey Road between Vineyard Boulevard and Watsonville Rd	26,985	D
8 Monterey Road between Starswept Ln and East Middle Avenue	29,446	F

Note:  
Source: Morgan Hill 2035 General Plan Update.  
1. ADT = Average two-way daily traffic.  
2. LOS = Level of service based on daily volume planning thresholds. Peak hour traffic operations may be worse than shown for daily conditions.

Transportation, Land Use and Construction Impact Analysis of HSR

August 29, 2017

The 2035 General Plan includes improvements to enhance north-south connectivity and relieve some of the pressure off of Monterey Road. The following improvements should be provided if Monterey Road is to be partially or completely closed during certain periods of construction.

- Extension of Hale Avenue/Santa Teresa Boulevard as a 2-lane arterial between Main Avenue and Spring Avenue.
- Extension of Murphy Avenue/Mission View Drive as a 2-lane multi-modal arterial between Half Road and Dianna Avenue.
- Realignment of DeWitt Avenue as a 2-lane arterial with Sunnyside Avenue
- Extension of Hill Road/Peet Road as a 2-lane collector between Half Road and Main Avenue.

Before any partial or complete closure of Monterey Road during construction, a detour plan should be prepared and submitted to the City for approval. The detour plan should show the proposed times of closure, the proposed detour routes, and the capacity of the detour routes to accommodate increased traffic during the times of closure.

Building underpasses on the east-west street crossings of the HSR tracks would also result in street closures. Table 2 shows the forecasted average daily traffic (ADT) and corresponding roadway level of service (LOS) on these east-west streets under Year 2035 General Plan conditions. Based on the forecasted average daily traffic on these streets under Year 2035 General Plan conditions, all of the streets would operate at LOS C or D. Therefore, it would not be possible to close more than one east-west street at a time.

**Table 2**  
**Year 2035 General Plan Conditions East-West Street Segment Analysis**

Roadway Segment	2035 General Plan Condition	
	ADT <sup>1</sup>	LOS <sup>2</sup>
1 Cochrane Road between Adams Ct and Woodview Avenue	27,597	D
2 West Main Street between Hale Avenue and Del Monte Street	6,693	C
3 East Dunne Avenue between Depot Street and Butterfield Boulevard	19,838	D
4 Tennant Avenue between Vineyard Boulevard and Railroad Avenue	17,164	C

Note:  
Source: Morgan Hill 2035 General Plan Update.  
1. ADT = Average two-way daily traffic.  
2. LOS = Level of service based on daily volume planning thresholds. Peak hour traffic operations may be worse than shown for daily conditions.



## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

Transportation, Land Use and Construction Impact Analysis of HSR

August 29, 2017

### Option 2 – Viaduct West of US 101

With Option 2, the HSR tracks would bypass the downtown area so there would not be any construction impacts to Monterey Road or the east-west cross-streets. However, there could be construction impacts to the three US 101 freeway interchanges. Along US 101, the interchanges with Tennant Avenue, Dunne Avenue, and Cochrane Road provide access to most of the City of Morgan Hill. The level of service results under Year 2035 General Plan conditions show that the intersections at these three interchanges would operate at LOS D or better conditions (see Table 3). However, because of the importance of the interchanges for access to adjacent properties and the overall City of Morgan Hill, all three interchanges should be kept open during construction.

**Table 3**  
Year 2035 General Plan Conditions Intersection Level of Services at US 101 Interchanges

Roadway Segment	Peak Hour	2035 General Plan Condition	
		Delay (sec/Veh)	LOS
1 US 101 SB Ramps and Dunne Avenue	AM	21.0	C
	PM	18.2	B
2 US 101 NB Ramps and Dunne Avenue	AM	12.9	B
	PM	14.7	B
3 US 101 SB Ramps and Tennant Avenue	AM	32.3	C
	PM	50.3	D
4 US 101 NB Ramps and Tennant Avenue	AM	12.9	B
	PM	11.3	B
5 US 101 SB Ramps and Cochrane Road	AM	14.4	B
	PM	21.1	C
6 US 101 NB Ramps and Cochrane Road	AM	13.6	B
	PM	13.1	B

Source: Morgan Hill 2035 General Plan Update.

Transportation, Land Use and Construction Impact Analysis of HSR

August 29, 2017

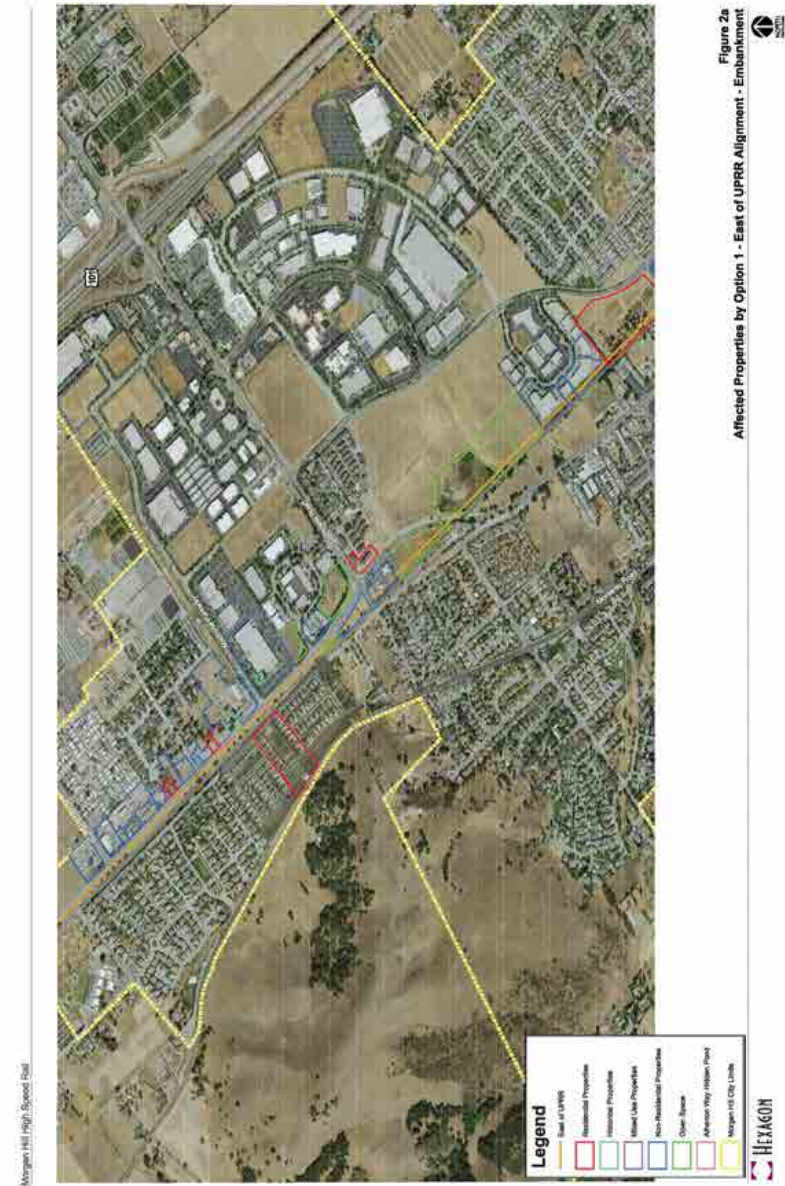
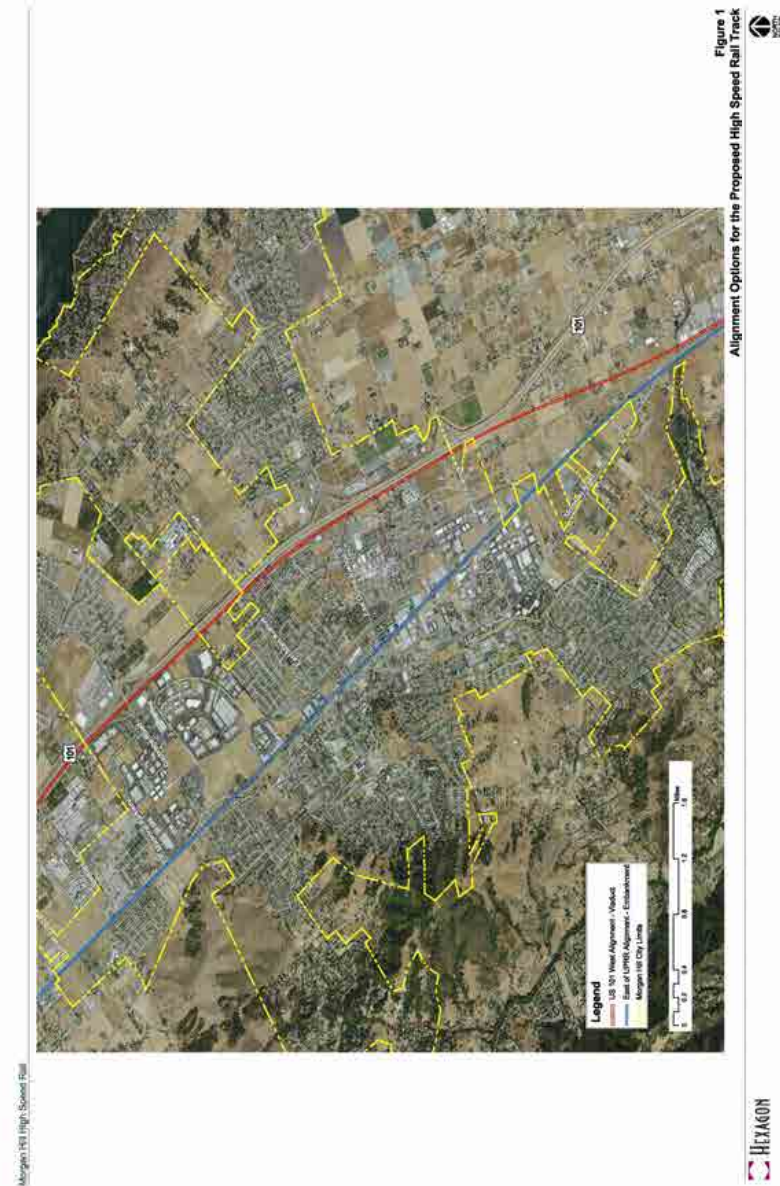
### Conclusions

As discussed above, with the build-out or during the construction process of the HSR tracks, both proposed alignment options would have different impacts on the Morgan Hill transportation system and on the surrounding properties. Table 4 summarizes these impacts of each option.

**Table 4**  
Impacts Summary of the Proposed HSR Alignment Options

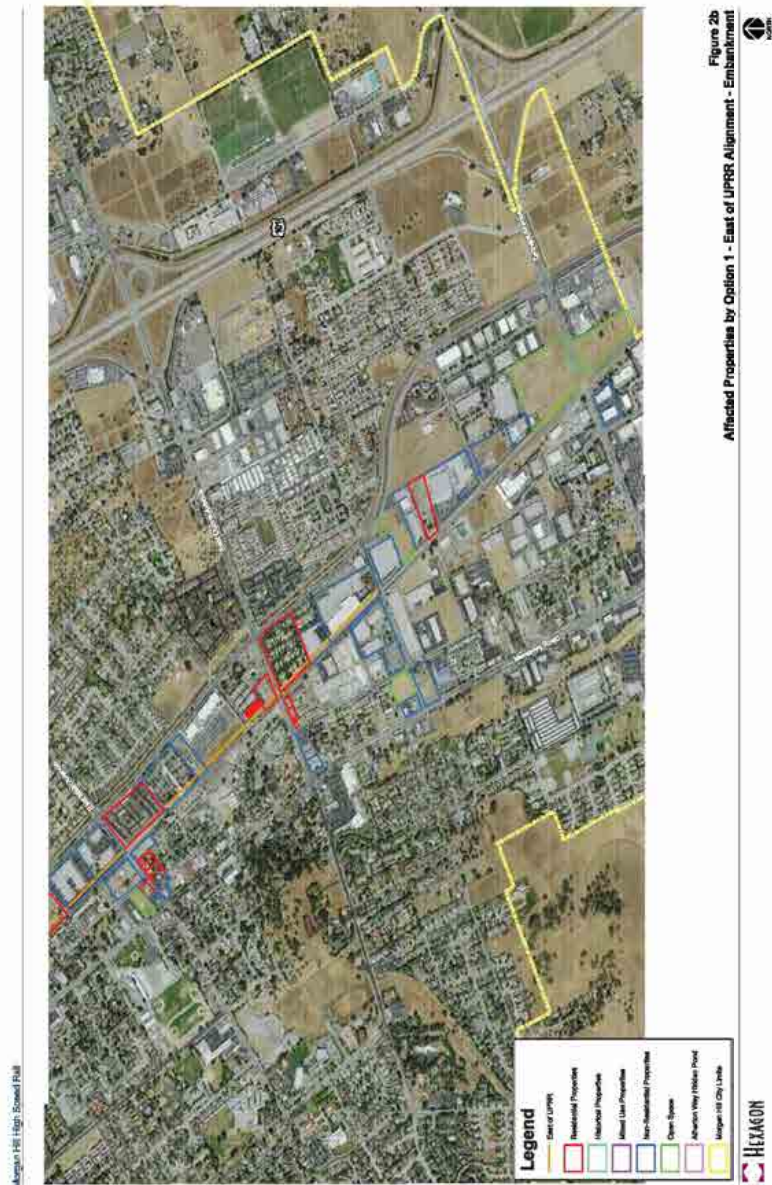
Alignment	Options	Land Use Impacts	Transportation Impacts	Construction Impacts
Option 1 (Downtown embankment)		---	++	---
Options 2 (West of US 101 viaduct)		---	0	--
Notes: "-" represents negative impacts "+" represents benefits "0" represents no impacts				

Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued



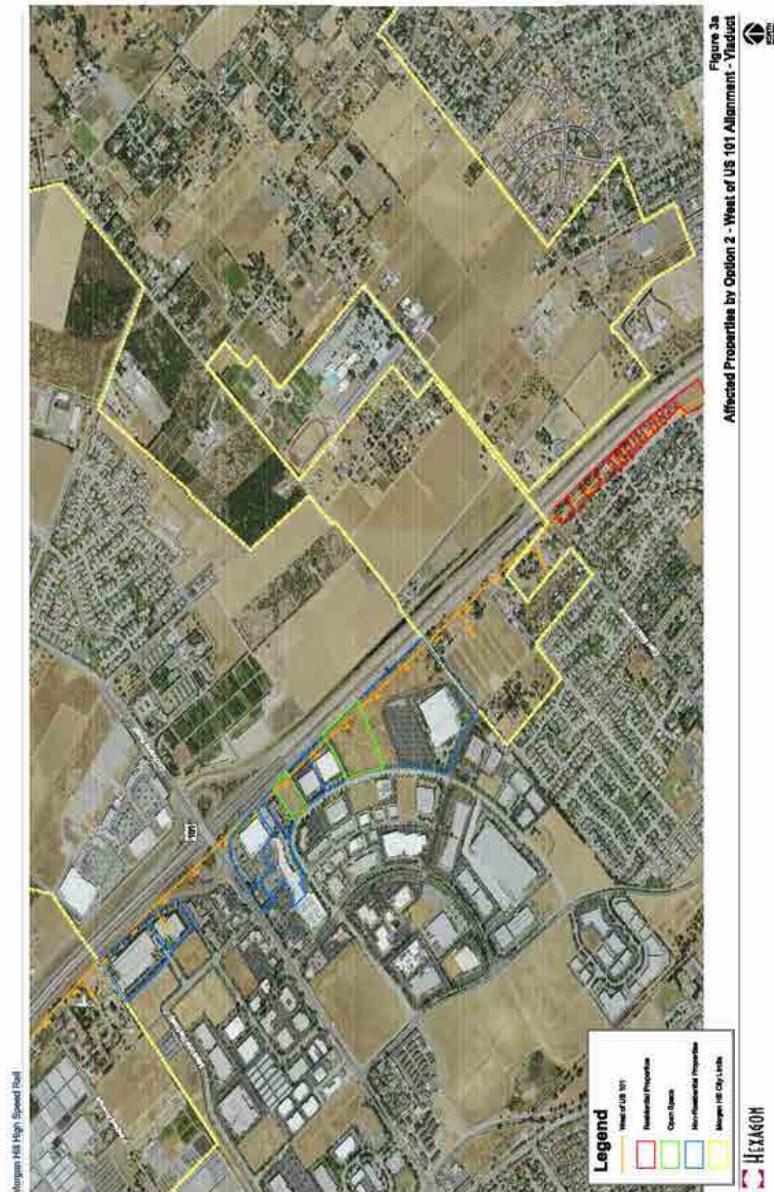


# Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued



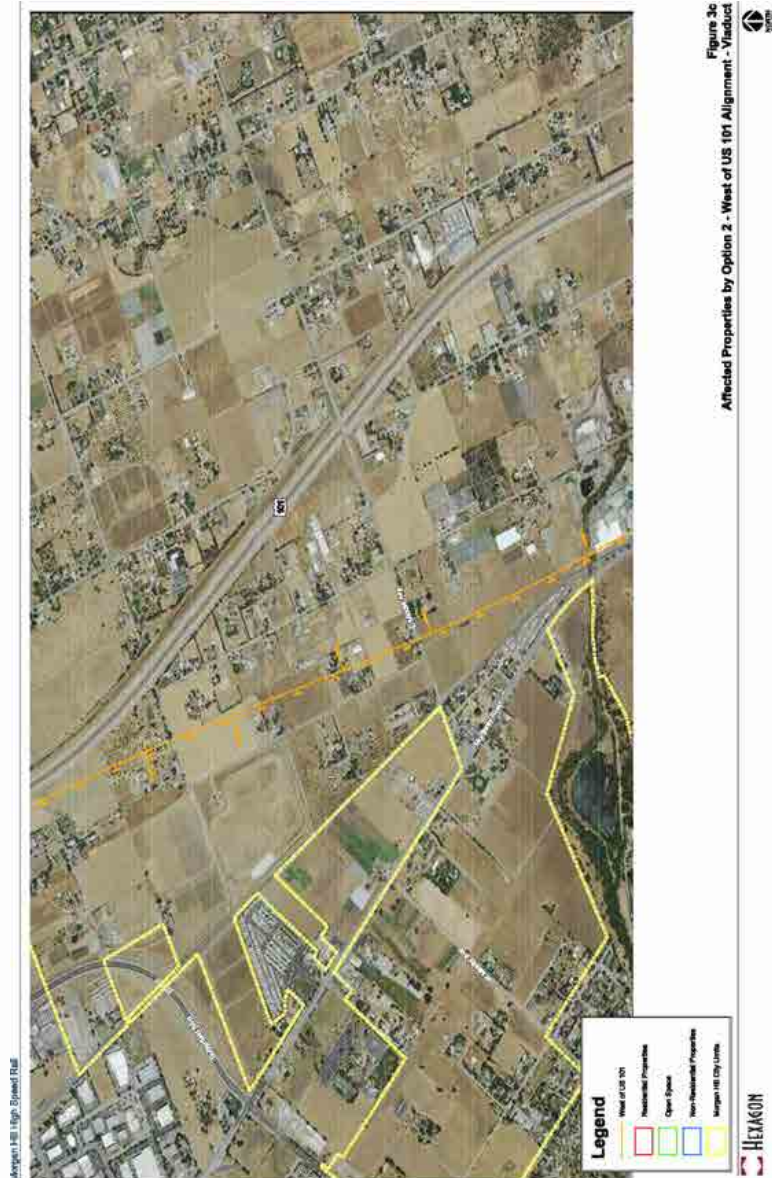


Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued





## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued



## Attachment E: Noise Memo

## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

David J. Powers & Associates, Inc.  
City of Morgan Hill High Speed Rail Noise and Vibration Review  
May 21, 2020

**ILLINGWORTH & RODKIN, INC.**  
Acoustics • Air Quality

429 E. Cotati Ave  
Cotati, California 94931

Tel: 707-794-0400  
www.illingworthrodkin.com

Fax: 707-794-0405  
illro@illingworthrodkin.com

1471-2166

May 21, 2020

Pooja Nagrath  
David J. Powers & Associates, Inc.  
1871 The Alameda, Suite 200  
San José, CA 95126

VIA E-Mail: apnagrath@davidjpowers.com

**Subject:** Review of the California High-Speed Rail Noise and Vibration Assessment for the City of Morgan Hill

Dear Ms. Nagrath:

We have completed our review of the California High Speed Rail (HSR) Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement Section 3.4 on Noise and Vibration, as it relates to the City of Morgan Hill. The documents reviewed included the overall report in Section 3.4, the Noise and Vibration Technical Report and its Appendices A, B, and C. These documents are generally thorough and follow the requirements of the National Environmental Policy Act (NEPA) and the California Environmental Quality Act (CEQA) and adhere to the guidance of the Federal Railroad Administration (FRA) for HSR<sup>1</sup> and the Federal Transit Administration Noise and Vibration Impact Assessment Manual.<sup>2</sup> One challenge for the City of Morgan Hill is that given the length of the analysis from San Jose to Merced, the analysis is broken up into corridors, which include multiple jurisdictions of cities and unincorporated areas. As a result, the sections do not quite align with city limits so that additional information is needed to more precisely assess the impacts in the City of Morgan Hill. However, given the information provided, the impacts can be estimated with an indication that actual impacts in the City may be slightly more or less. Similarly, of the existing noise data identified as being in the Morgan Hill to Gilroy section, only a portion is in Morgan Hill. Properly quantifying the existing noise levels is an important aspect of the assessment as impact is defined on the basis of increases in level over the existing conditions.

<sup>1</sup> High-Speed Ground Transportation Noise and Vibration Impact Assessment, U.S. Department of Transportation Federal Railway Administration, Final Report DOT/FRA/ORD-12/15, September 2012.

<sup>2</sup> Transit Noise and Vibration Impact Assessment Manual, U.S. Department of Transportation Federal Transit Administration, FTA Report No. 0123, September 2018.

There are four proposed rail alignments considered in the assessment. Alternative 1 uses a viaduct east of downtown Morgan Hill. Alternate 2 brings the HSR through downtown Morgan Hill on an embankment parallel to the existing low speed rail line. Alternative 3 is similar to Alternative 1 in Morgan Hill. Alternative 4 is the preferred option, which brings the HSR through downtown Morgan Hill at grade in the existing railroad right-of-way.

To estimate the number of impacts in the City of Morgan Hill, the impacts due to HSR operation included in the Noise and Vibration Technical Report were used, as determined using FRA guidance. In the Table 1, the number of moderate and severe noise impacts are identified within the limits of roadways identified. Moderate impacts may or may not trigger the need for noise mitigation, as described in Section 3.4 Noise and Vibration of the EIR/EIS document, while Severe impacts do generate the need for noise mitigation. The number of impacts in both cases are included in Table 1. The impacts are also broken down by the following land use categories: Category 1 areas where quiet is an essential element to the land use; Category 2 are Residential; and Category 3 are Institutional use and passive-use parks. Vibration impacts are also identified in Table 1. From this table, the greatest number of noise and vibration impacts for the City of Morgan Hill occurs in the downtown HSR options, with the highest being for Alternative 2 due to the elevated railway on the embankment, followed by the at grade Alternative 4. In order to

Table 1: Summary of Noise and Vibrations Impacts for the City of Morgan Hill

Location		Noise				Vibration
		Moderate		Severe		
		Cat 2	Cat 1, 3	Cat 2	Cat 1, 3	
Alt 1	Burnett Ave to Tennant Ave	68 SF 2 MF 1 Hotel	0	1 SF	0	0
	Tennant Ave to California	31 SF	0	0	0	0
	Total	102	0	1	0	0
Alt 2	Palm Ave to Tilton Ave	36 SF 1 MF 1 Hotel	0	0	0	1 Vib Sen
	Tilton Ave to Tennant Ave	304 SF 131 MF 1 Hotel	3 Inst 1 Micro 1 Amp	225 SF 79 MF	0	0
	Tennant Ave to California Ave	26 SF 101 MF	0	6 SF 100 MF	0	0
	Total	563	5	410	0	1



# Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

David J. Powers & Associates, Inc.  
City of Morgan Hill High Speed Rail Noise and Vibration Review  
May 21, 2020

David J. Powers & Associates, Inc.  
City of Morgan Hill High Speed Rail Noise and Vibration Review  
May 21, 2020

Table 1 (cont): Summary of Noise and Vibrations Impacts for the City of Morgan Hill

Location		Noise				Vibration
		Moderate		Severe		
		Cat 2	Cat 1, 3	Cat 2	Cat 1, 3	
Alt 3	Burnett Ave to Tennant Ave	70 SF 2 MF 1 Hotel	1 SF	1 SF	0	0
	Tennant Ave to California	31 SF	0	6 SF	0	0
	Total	104	1	7	0	0
Alt 4	Palm Ave to Tilton Ave	9 SF	0	1 SF 1 MF	0	0
	Tilton Ave to Tennant Ave	224 SF 67 MF 2 Hotel	3 Inst 1 POW 1 Amp	158 SF 107 MF	0	1 SF 3 MF
	Tennant Ave to California Ave	11 SF 100 MF		17 SF 100 MF	0	11 SF 100 MF
	Total	413	5	384	0	111

Note: SF=single residences, MF=multi family residences, Inst=institutions, POW=places of Worship, Amp=amphitheaters

evaluate these impacts, the City of Morgan Hill should request the location of the impacted places along with the specific mitigation measurements that will be applied to each.

Another consequence of the EIR/EIS analysis being done by sections rather than by jurisdictions is the determination of the existing noise levels. The exact locations of these measurements were determined from the addresses provided and the photographs of the sites supplied in Appendix A. Eleven locations were identified as being applicable to the City of Morgan Hill. Of these, only eight are actually in the City: N101 through N108. Two are problematic for assessing the existing levels: N100 and N109. Location N100 indicated considerably higher levels than the others, 81 dBA  $L_{dn}$ , compared to the range of 68 to 73  $L_{dn}$  for the other measurement locations. N100 is approximately 3.7 miles from the City of Morgan Hill northwest boundary. Location N109, which was southeast of the city boundary and east of US 101, indicated considerably lower levels, 57 dBA, compared to the range. From the Noise and Vibration Technical Report, it cannot be determined if these data effected the estimation of the existing levels within the City of Morgan Hill. In order to determine this, the City should request the results of existing noise level modeling done within Morgan Hill.

The EIR/EIS documents approach the noise and vibration assessment from a high level view, breaking up the City of Morgan Hill into two sections for Alternatives 1 and 3 and three sections for Alternatives 2 and 4. This high level view does not facilitate a more detailed analysis for the City, with regard to how effective the mitigation measures will be. For construction noise, mitigation measures are cited that are typical and can be effective for construction projects. Their effectiveness, however, will vary by location of the work and the receptors and the equipment and operations. The impact of construction noise will have to be assessed in more detail once the individual projects in the City are defined by the contractor. At this point in the project, the assessment of the Construction Noise and Vibration appears to be thorough, in terms of assessment and mitigation measurements but should be considered as significant and unavoidable for the time being until detailed, site specific construction plans and equipment operations are specified and provided and actual planned mitigation measures can be evaluated to determine if the impact is unavoidable.

For operational noise, the primary mitigation strategy is the use of sound walls at various locations for Alternative 2 and 4. These reduce the number of moderate impacts of Alternative 2 to zero and the number of severe impacts to 26 in Morgan Hill. For Alternative 4, the moderate impacts are also zero and with only two severe impacts. There is insufficient detail to determine if the impacts in Alternatives 2 and 4 could be lowered by increasing wall height, using absorptive facings, or more novel barrier designs. For Alternative 4, the two severe impacts are eliminated with the use of an unspecified number of quiet zones (mitigation measure NV-MM#3). The use of these quiet zones would reduce the usage of barriers that are identified in NV-MM#2), however, implementing the quiet zones would be the responsibility of the City. Under NV-MM#2 or #3, it should be noted that the feasibility and reasonableness of these barriers have only been initially evaluated and that these need to be re-evaluated in more detail before they are actually included in the project. Other possible mitigation measures involve reducing the sources of noise from the vehicles and the track, however, the impact of such reductions are not quantified. Concerns about HSR passenger stations and maintenance facilities are not applicable to the City of Morgan Hill.

Traffic noise would increase by 2 dB at two locations in the City for all four Alternatives by the year 2029 and would not be considered significant impacts. By 2040, one location in all of the Alternatives would be exposed to a traffic noise increase of 3 dB. This is the ¼ mile segment on Llagas Road between Hale Avenue and Old Monterey Road. This section has a posted speed limit of 35 mph, lined with subdivision walls and is one lane in each direction. Under CEQA, this would be a significant increase; however, the street has significant cracking and wear and possibly would be rehabilitated with a quieter pavement by 2040. If not, the City may want to consider requesting that this be done as part of the HSR noise mitigation.

## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

David J. Powers & Associates, Inc  
City of Morgan Hill High Speed Rail Noise and Vibration Review  
May 21, 2020

1471-2171

In Table 1, operational vibration impacts are noted in Alternatives 2 and 4. Mitigations are to be designed and implemented during the final design. The City of Morgan Hill should request the location of these impacts and specific mitigation would be applied. In several places in the documents, the EIR/EIS implies further analysis will be done for vibration as well as noise. The timing and extent of these evaluations should be clarified to the City.

Sincerely,

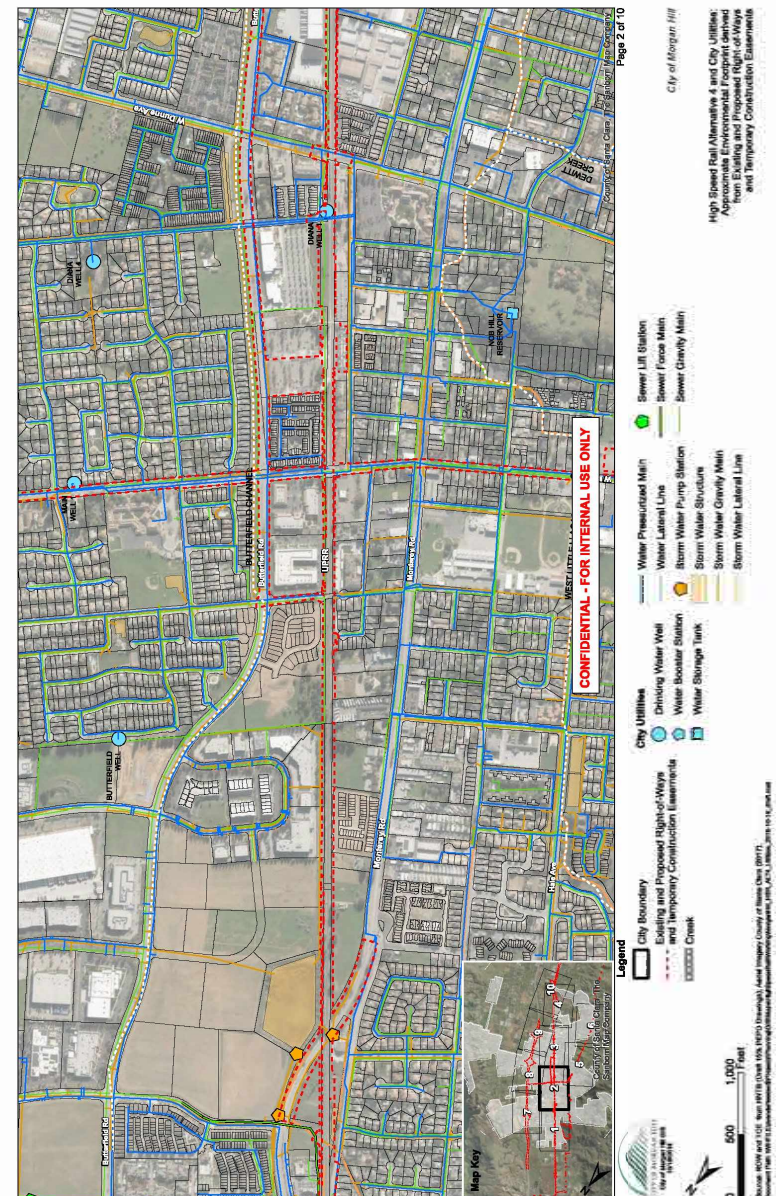


Paul R. Donovan, Sc.D.  
Principle, Illingworth & Rodkin, Inc.

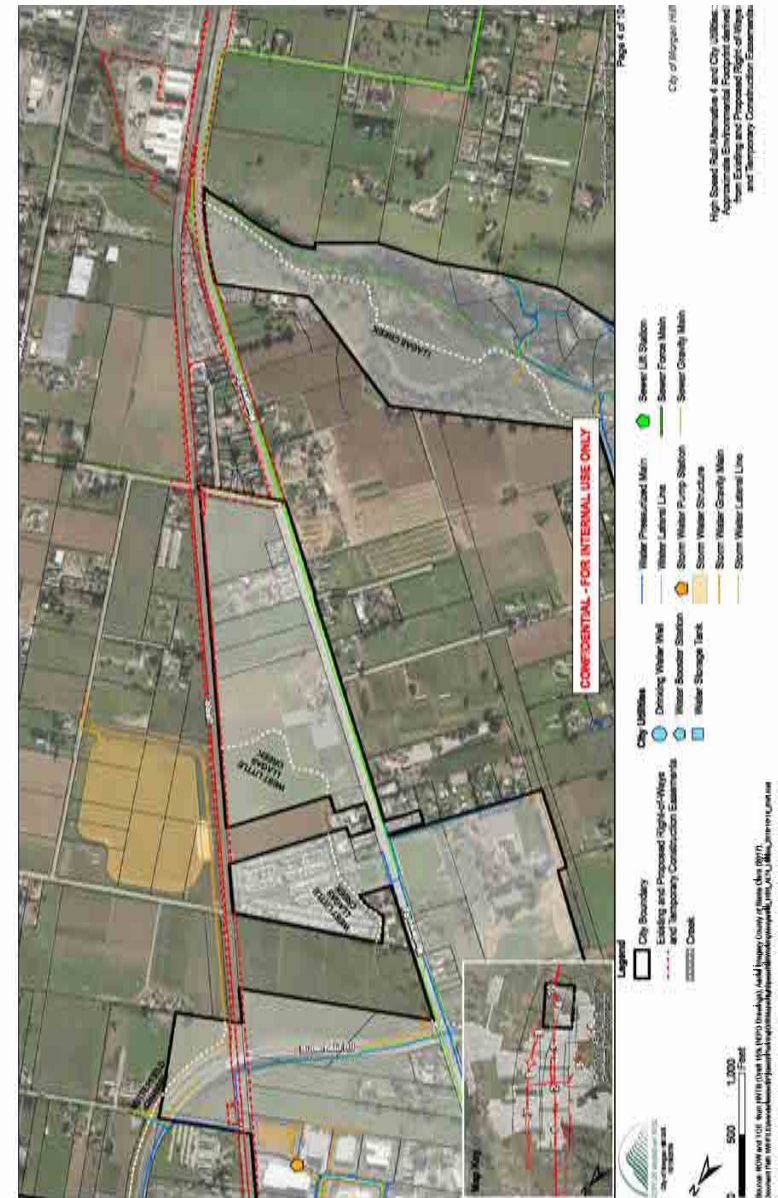
## Attachment F: Mapping of City Utilities



California High-Speed Rail Authority  
San Jose to Merced Project Section Final EIR/EIS

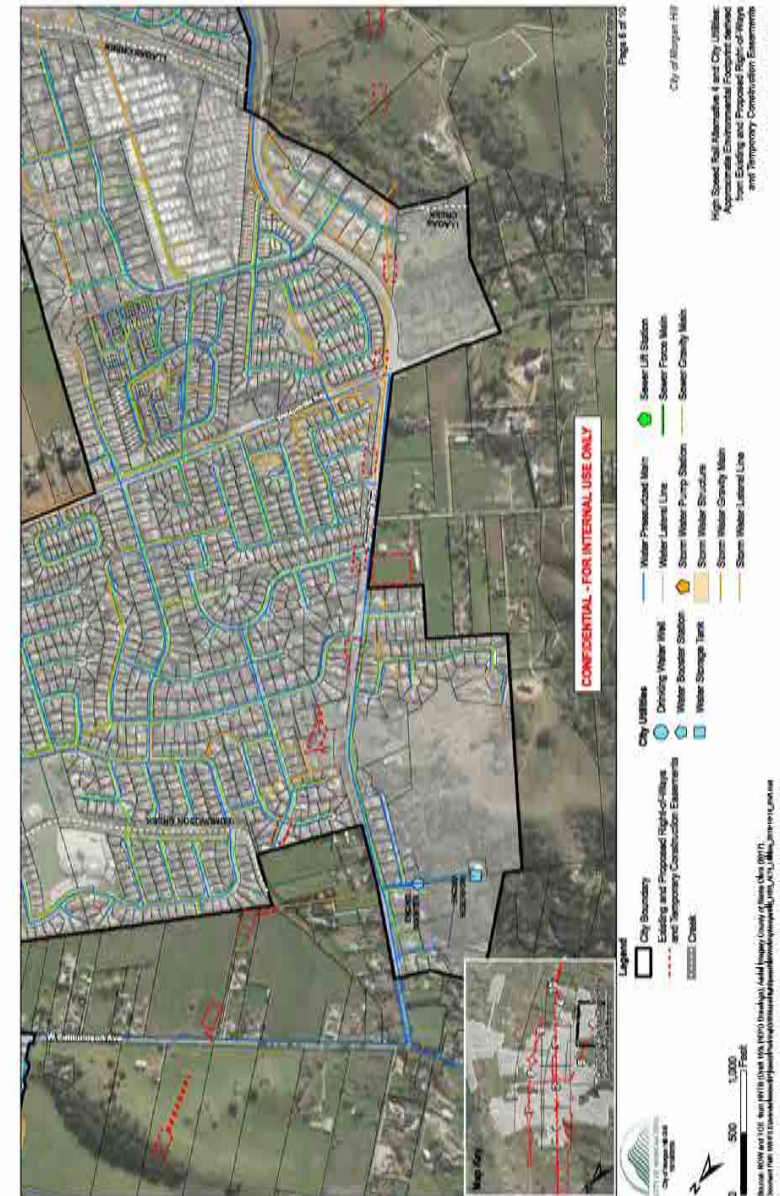






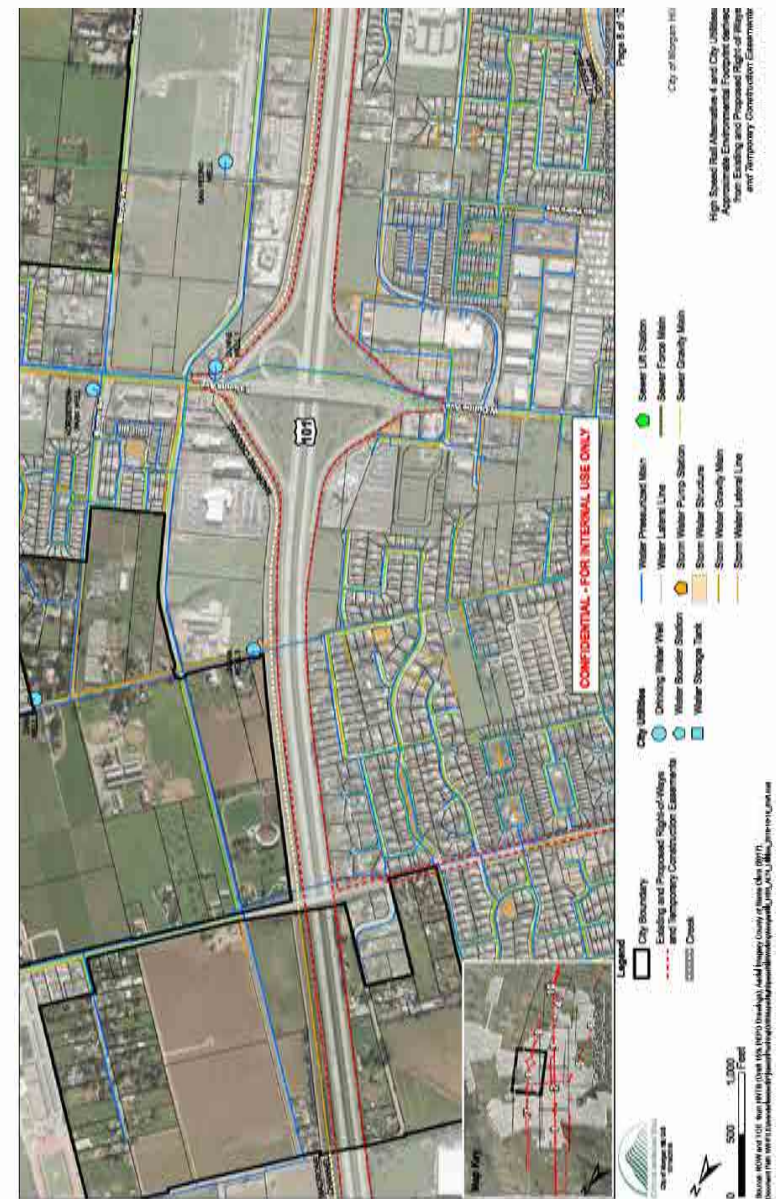
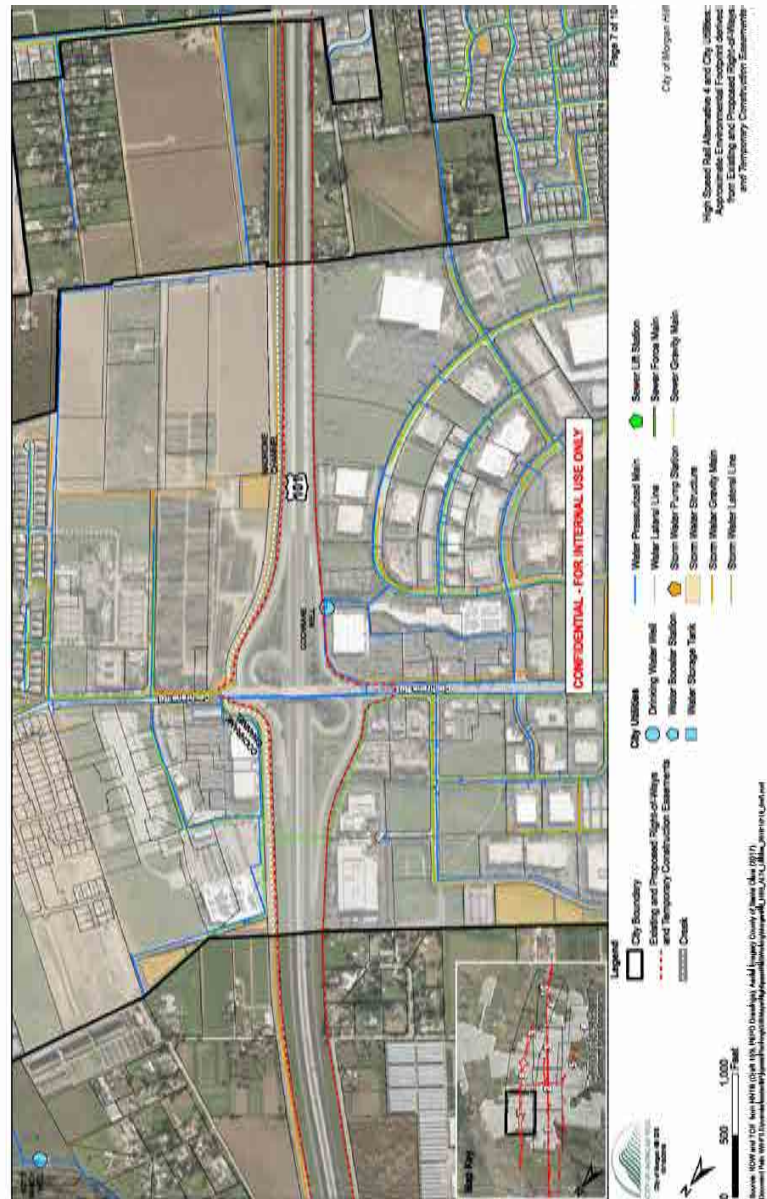


# Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued



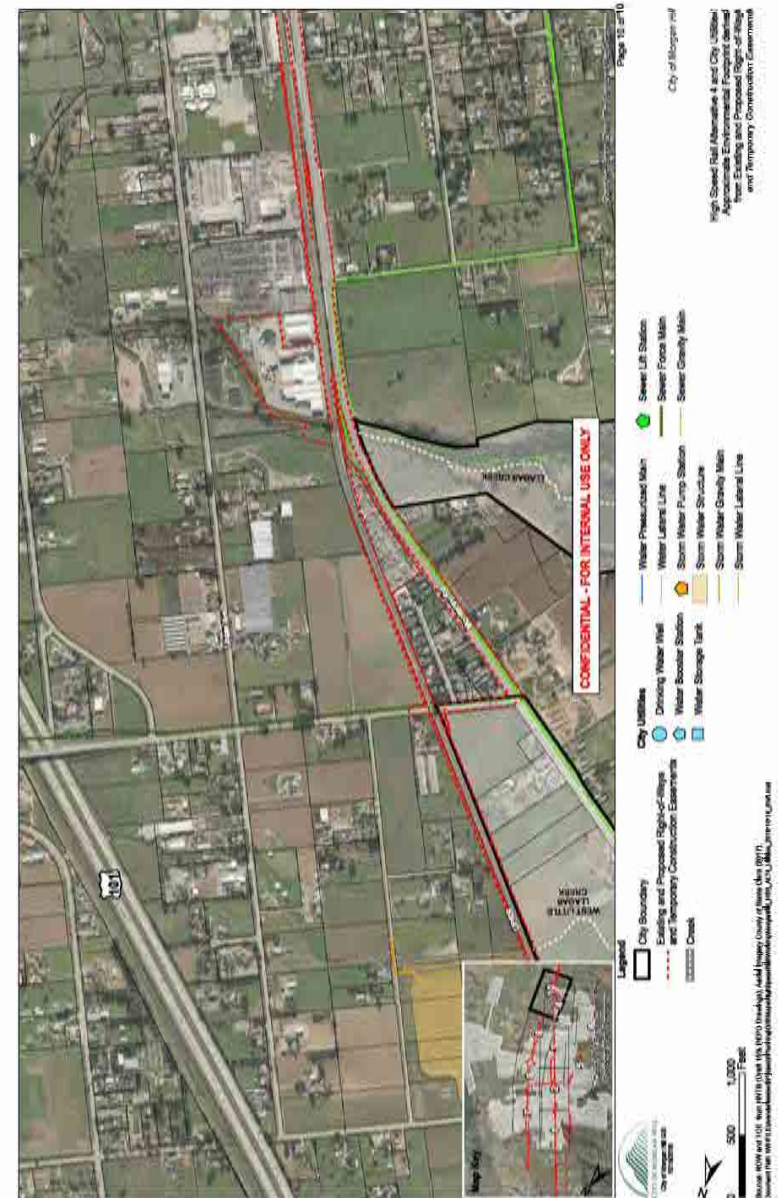
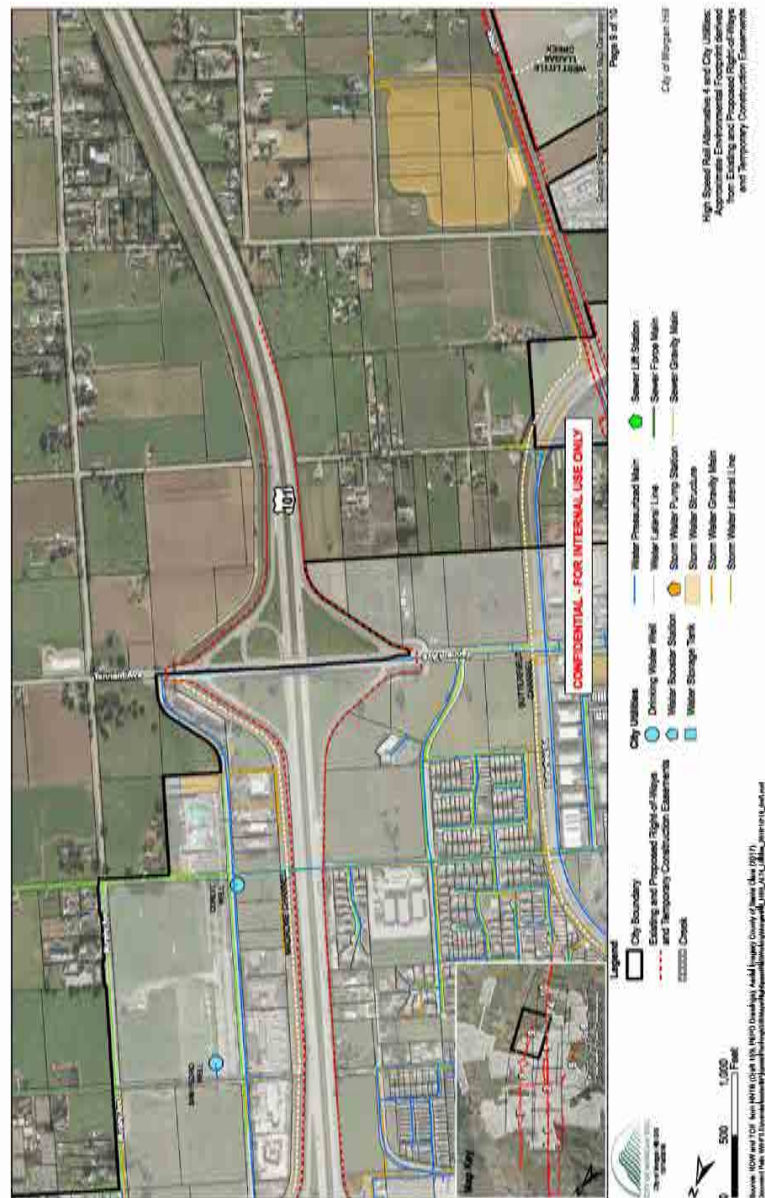


## Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued





# Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued



## Response to Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020)

### **1471-1936**

Section 1.1.5, Lead Agencies, Cooperating Agencies, and Responsible Agencies, of the Draft EIR/EIS only includes agencies with discretionary authority to approve or permit aspects of the HSR project. While the City of Morgan Hill is a key local agency and would be involved in carrying out or approving certain aspects of mitigation, it is not considered a Responsible Agency in the sense of the CEQA Guidelines Section 15220 et seq. or CEQA Guidelines Section 15096.

Table 2-18 in Chapter 2, Alternatives, shows the major environmental reviews, permits, and approvals required for the project. The table identifies each agency's status as a NEPA cooperating agency or CEQA responsible agency. As a state agency, the Authority is exempt from local permit requirements; however, in order to coordinate construction activities with local jurisdictions, the Authority plans to pursue local permits as part of construction processes consistent with local ordinances. These local permits may include, but are not limited to major encroachment permits, alternatives grading and drainage permits, and major improvement permits.

### **1471-1937**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations.

The comment's support for an alignment entirely within the US 101 right-of-way is noted. All feasible mitigation measures to reduce impacts of the project alternatives have been identified in the various resource topic sections of the Draft EIR/EIS. In accordance with CEQA, any remaining significant and unavoidable impacts have been disclosed.

### **1471-1938**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

The comment's request that the Authority select the alternative with the fewest impacts on the City of Morgan Hill is noted. All feasible mitigation measures to reduce impacts of the project alternatives have been identified in the various resource topic sections of the Draft EIR/EIS. In accordance with CEQA, any remaining significant and unavoidable impacts have been disclosed.

### **1471-1939**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

This comment opposes Alternative 2.

### **1471-1940**

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The Authority has reviewed Attachment A. The Authority will continue to work with the City of Morgan Hill through planning, design, construction, and operation of the project.

### **1471-1941**

The comment states that the station improvements under Alternatives 2 and 4 for the downtown Caltrain station in Morgan Hill do not appear to meet the requirements of the ADA. Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, has been designed in compliance with the ADA. The comment provides a bulleted list of items that should be considered when designing HSR stations, including maximizing natural light, stair access, walkway widths, potential for elevator, centralized platform location, design features to create a sense of place, providing updated telecommunications infrastructure, and providing replacement parking. Design and construction of the selected alternative will comply with the ADA and Caltrain Design Criteria. Station design will be refined during Detailed Design Post-ROD.

## Response to Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### 1471-1942

The Authority acknowledges the commenter's preference for Alternative 4 and the concerns raised with respect to economic impacts on the City of Morgan Hill due to acquisition of land for the HSR project and resulting displacement of land uses. Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS analyzes reductions in both property tax revenue and sales tax revenue to the City of Morgan Hill due to property acquisitions. Table 5-20 in the Draft Relocation Impacts Report (Authority 2019b, as cited in Section 3.12 of the Draft EIR/EIS) shows the estimated number of displaced residential units and estimated number of residents by geographic locations for each project alternative. The analysis in Section 3.12 quantified the loss of property tax and sales tax revenues. Impact SOCIO#15 analyzed temporary impacts on sales tax revenues, and Impact SOCIO#18 analyzed permanent impacts on property tax and sales tax revenues. The analysis concluded that loss of property and sales tax revenues would represent a very small percentage of overall revenue. Thus, the minimal reduction in revenue should not affect the City's ability to provide police, fire, and other municipal services to the community. Alternative 4 has been identified by the Authority as the Preferred Alternative.

The project alternatives evaluated in the Draft EIR/EIS and technical reports are designed to a preliminary level of engineering sufficient to identify and analyze potential environmental impacts. No specific analysis of individual community facilities or businesses was done in the Draft EIR/EIS. Ultimate relocation effects would be dependent on the final design of the project alternatives, case-by-case acquisition determinations during the land acquisition and real estate appraisal phase for the project, and relocation resources available based on market conditions at the time of land acquisition.

The gap analysis performed for the Draft Relocation Impact Report (Authority 2019b, as cited in Section 3.12 of the Draft EIR/EIS) indicated that there would likely be sufficient available residential and nonresidential properties in the RSA to accommodate displaced residents. Displaced residents would be supported in their efforts to find replacement housing in accordance with the Uniform Relocation Act, which provides benefits to displaced individuals to assist them financially and with advisory services related to relocating their residence. The Authority would develop a relocation mitigation plan (SOCIO-IAMF#3) for all displaced properties in consultation with affected cities and counties.

Morgan Hill Community and Cultural Center was identified as being within 0.5 mile of the

### 1471-1942

proposed alignment of all four alternatives. The Morgan Hill Community and Cultural Center is not identified as a potential property to be acquired. Impacts on access to the Community Center would be temporary and would not represent a significant impact. The Authority respectfully disagrees with the commenter's statement that Alternative 3 would severely affect the local Honda Dealership. During construction of Alternatives 1 or 3, the Honda Dealership would be temporarily affected by construction-related noise and vibration, changes in circulation, and changes in visual quality due to the presence of construction equipment, material storage, and earthmoving activities. However, access to the business would be maintained throughout the construction period and a noise monitoring program would be implemented as part of NV-MM#1 to limit construction-related noise. Accordingly, the Honda Dealership is anticipated to continue to operate throughout the period of construction and during project operation. Neither Alternative 1 nor Alternative 3 would require permanent acquisition of property associated with the Honda Dealership. Impact SOCIO#7 in Section 3.12 of the Draft EIR/EIS identifies the number of commercial and industrial businesses displaced by the project; Table 5-22 of the Draft Relocation Impacts Report (Authority 2019b, as cited in Section 3.12 of the Draft EIR/EIS) describes those effects.

### 1471-1943

The comment requests a complete list of roadways crossed by the project and whether they would be at-grade or grade separated. Please refer to Table 3.2-14 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a list of all project roadway modifications by alternative. New grade-separated crossings are noted within the table. At-grade crossings to be retained are noted as being equipped with quad-gates.



## Response to Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### **1471-1944**

The comment states that the Draft EIR/EIS should evaluate the transportation-related effects of roadway closures and the resulting shifts in traffic within its technical assessments of LOS. Please refer to Impact TR#3, Impact TR#4, Impact TR#6, and Impact TR#7 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for discussions of the impacts of roadway closures/modifications and the resulting shifts in traffic to alternative facilities. The Draft EIR/EIS evaluates the impacts associated with all proposed roadway closures and modifications, including volume shifts to adjacent streets. Regarding mitigation, please refer to revisions in the Final EIR/EIS in Section 3.2.7, Mitigation Measures, including revisions to Mitigation Measure TR-MM#1 to add site-specific mitigation measures.

### **1471-1945**

The comment noted that the Draft EIR/EIS should provide additional information regarding what years the existing conditions LOS analysis represents. Please refer to Draft EIR/EIS Section 3.2.4.3, Methods for Impact Analysis (subsection Baseline Operations Analysis), for a discussion of the existing conditions analysis and other scenarios. For intersections within the City of Morgan Hill, traffic counts were collected in 2016, 2017, and 2018. Counts were collected during clear mid-week days when local schools were in session.

### **1471-1946**

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-1: Site-Specific Mitigation for Traffic Impacts.

In response to comments, the Authority conducted further analysis and developed site-specific mitigation measures for consideration that could reduce identified adverse traffic effects identified in the EIR/EIS. The site-specific mitigation measures include improvements at locations within the City of Morgan Hill and are delineated within Mitigation Measure TR-MM#1 in Section 3.2, Transportation, of the Final EIR/EIS.

### **1471-1947**

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-2: Emergency Vehicle Response Times.

The comment asserts that the Draft EIR/EIS does not explain the basis for using a 30-second increase in emergency vehicle response time as the threshold of significance. Please refer to Draft EIR/EIS Section 3.11.4.5, Method for Determining Significance Under CEQA (specifically, footnote 9 on page 3.11-16 of the Draft EIR/EIS). For the purposes of the analysis, inadequate emergency access was defined as either a substantial blockage of physical access for emergency response purposes or a substantial increase in emergency response times (defined as greater than 30 seconds). While there are local standards for emergency vehicle response time, there are no established state or federal emergency vehicle response time standards, and analysts were not able to identify specific thresholds previously used to evaluate this effect. The 30-second criterion was selected after a review of local emergency management agency standards for response times (as discussed in Section 3.11, Safety and Security, of the Draft EIR/EIS), of which the more conservative were around 5 minutes. Thirty seconds—or 10 percent of 5 minutes (300 seconds)—was considered to represent a substantial delay in emergency response time. (This threshold is also being employed within the San Francisco to San Jose Project Section Draft EIR/EIS (Authority 2020c).

### **1471-1948**

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-2: Emergency Vehicle Response Times.

### **1471-1949**

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-2: Emergency Vehicle Response Times.

### **1471-1950**

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-3: Gate-Down Time Calculation Details.

## Response to Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### 1471-1951

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-1: Site-Specific Mitigation for Traffic Impacts.

In response to comments, the Authority conducted further analysis and developed site-specific mitigation measures for consideration that could reduce identified adverse traffic effects identified in the EIR/EIS. The site-specific mitigation measures include improvements at locations within the City of Morgan Hill and are delineated within Mitigation Measure TR-MM#1 in Section 3.2, Transportation, of the Final EIR/EIS.

### 1471-1952

The comment states that the Draft EIR/EIS should note the new planned intersection at Dunne Avenue and Depot/Church Street considered in the City's 2030 General Plan. Please refer to Section 3.2.6.2, Roadways, Freeways, and Intersections (Vehicle Circulation), of the Draft EIR/EIS for a detailed discussion of NEPA effects at study intersections. The Draft EIR/EIS evaluated the intersections on Dunne Avenue at Depot Street and Church Avenue in their current configuration and significant effects were not identified at the intersections along Dunne Avenue in Morgan Hill. Additional subsequent analysis with the planned intersection at Dunne Avenue and Depot Street/Church Street per the City of Morgan Hill General Plan was prepared and no significant effects were identified. The results of this additional analysis have been added to Table 16 in Appendix 3.2-A, Transportation Data on Roadways, Freeways, and Intersections (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Final EIR/EIS). The intersection was found to operate at LOS C or better under all analysis scenarios under all alternatives. Project-related significant effects at the intersections along Dunne Avenue would not occur with or without the implementation of the potential planned intersection at Dunne Avenue/Depot Street/Church Street discussed in the City's 2030 General Plan.

### 1471-1953

The comment does not indicate any specific concern regarding any of the conclusions in the Draft EIR/EIS. Alternative 2 assumes a conservative design speed of 45 miles per hour in the sizing of grade separations in the development of the project footprint. A larger design speed provides for the identification of a conservative project footprint, thereby identifying any potential project impacts. In future phases of project design, the design speed may be lowered due to local design considerations and the context of the area's land uses.

### 1471-1954

The comment states that Alternative 2 as evaluated in the Draft EIR/EIS would not align with City of Morgan Hill circulation goals and would generate additional unmitigated impacts. Please refer to Table 3.2-14 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a delineation of the roadway closures associated with Alternative 2. Please refer to Section 3.2.6.2, Roadways, Freeways, and Intersections (Vehicle Circulation), of the Draft EIR/EIS for a detailed discussion of NEPA effects at study intersections. As described by the comment, Alternative 2 would close Depot Street at Main Avenue. This closure was included and evaluated within the Draft EIR/EIS transportation analyses, and significant effects on transportation resources related to the closure were not identified.

### 1471-1955

The comment states that the Draft EIR/EIS should note the closure of Saint Agatha Lane under Alternative 2. The closure of Saint Agatha Lane under Alternative 2 has been added to Table 3.2.14 in Section 3.2, Transportation, of the Final EIR/EIS. This closure was evaluated within the Draft EIR/EIS' transportation assessment and no associated significant transportation effects were identified.

## Response to Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### 1471-1956

The comment does not indicate any specific concern regarding any of the conclusions in the Draft EIR/EIS. If Alternative 2 is selected, future phases of design would incorporate the future potential widening of Monterey Road as noted in the comment. This potential widening of Monterey Road is reflected in the drawings prepared for Alternative 4. Please refer to Draft EIR/EIS Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, for these drawings (specifically Drawing TT-D4015 and structure Drawing ST-T4004).

### 1471-1957

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations, SJM-Response-SS-2: Emergency Vehicle Response Times, SJM-Response-TR-1: Site-Specific Mitigation for Traffic Impacts.

The comment recommended that the Draft EIR/EIS should include a grade separation at Dunne Avenue as mitigation for LOS and emergency vehicle response time impacts under Alternative 4. In response to comments, the Authority conducted further analysis and developed site-specific mitigation measures for consideration that could reduce identified adverse traffic effects identified in the EIR/EIS. The site-specific mitigation measures include improvements at locations within the City of Morgan Hill. Mitigation Measure TR-MM1x.6 in Section 3.2, Transportation, of the Final EIR/EIS details the proposed mitigation measure on Main Avenue in the City of Morgan Hill. Mitigation measures are not proposed at the intersection of Dunne Avenue and Monterey Road because expanding intersection capacity at-grade would require substantial displacement of adjacent building and property due to the developed nature of the location. Please refer to Mitigation Measures SS-MM#3 and SS-MM#4 in Section 3.11, Safety and Security, of the Final EIR/EIS for a discussion of the measures identified to mitigate the project's impacts on emergency vehicle response times within the City of Morgan Hill. These measures identify improvements other than grade separations as mitigation for emergency vehicle response time impacts.

### 1471-1958

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations, SJM-Response-SS-2: Emergency Vehicle Response Times.

The comment recommended that the Draft EIR/EIS should include a grade separation at Tennant Avenue as mitigation for emergency vehicle response time impacts under Alternative 4. Please refer to Mitigation Measures SS-MM#3 and SS-MM#4 in Section 3.11, Safety and Security, of the Final EIR/EIS for a discussion of the measures identified to mitigate the project's impacts on emergency vehicle response times within the City of Morgan Hill. These measures identify improvements other than grade separations as mitigation for emergency vehicle response time impacts.

### 1471-1959

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations, SJM-Response-SS-2: Emergency Vehicle Response Times, SJM-Response-TR-1: Site-Specific Mitigation for Traffic Impacts.

The comment recommended that the Draft EIR/EIS should include a grade separation at the Tilton Avenue/Monterey Road intersection as mitigation for LOS impacts under Alternative 4, with the associated realignment of Burnett Avenue. In response to comments, the Authority conducted further analysis and developed site-specific mitigation measures for consideration that could reduce identified adverse traffic effects identified in the EIR/EIS. The site-specific mitigation measures include improvements at locations within the City of Morgan Hill. Mitigation Measure TR-MM#1q in Section 3.2, Transportation, of the Final EIR/EIS details the proposed mitigation measure at Tilton Avenue and Monterey Road under Alternative 4.



## Response to Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### 1471-1960

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations, SJM-Response-SS-2: Emergency Vehicle Response Times, SJM-Response-TR-1: Site-Specific Mitigation for Traffic Impacts.

The comment recommended that Alternative 2 of the Draft EIR/EIS should include a grade separation at Tilton Avenue rather than Madrone Parkway. Please refer to ImpactTR#3 and Impact TR#4 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the analysis and conclusions regarding the project alternatives as proposed. Please refer to Mitigation Measure TR-MM#1 in Section 3.2 of the Final EIR/EIS for a discussion of the site-specific mitigation identified for the NEPA LOS effects. The movement of the grade separation from Madrone Parkway to Tilton Avenue was not identified as a mitigation measure under Alternative 2.

### 1471-1961

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-1: Site-Specific Mitigation for Traffic Impacts.

The comment recommended that the Draft EIR/EIS should consider the widening of US 101 as mitigation for project effects consistent with State of California's US 101 South Comprehensive Corridor Plan for Caltrans District 4 under Alternatives 2 and 4. Mitigation for permanent congestion/LOS effects on freeway operations could include freeway widening and the construction of express lanes, as identified in the MTC RTP (MTC 2013, as cited in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS). These improvements would reduce the impact on freeway operations resulting from the project. While the improvements are included in the MTC RTP, they are not part of the implementation program funded for 2040. In concept, this measure would require the project to make a fair share contribution towards mobility improvements in the affected section of the highway corridor. Widening of the freeway and adding new freeway capacity would likely result in a substantial increase in VMT. The Authority is not intending to include mitigation measures for traffic delay/congestion if they would substantially increase VMT; as such, this measure is not proposed. Please see further discussion in Appendix 3.2-C, Traffic Mitigation Measures Screening (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Final EIR/EIS).

### 1471-1962

Please refer to Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS and Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), for detailed discussion regarding ambient existing noise measurements and the noise modeling approach, specifically Section 5.1.1.2 of Appendix 3.4-A. All noise-sensitive receptors for all alternatives were analyzed. The ambient noise monitoring results provided a baseline for establishing existing noise levels at sensitive receptors. Most measurement sites were adjacent to existing rail tracks, and some were adjacent to heavily traveled roadways. Analysts prepared detailed models of the existing conditions, which included existing rail operations and noise from major roadways. The existing noise model was calibrated with the noise measurement results. Through this method, accurate existing noise levels were calculated at all receptors, allowing for comparison with future predicted noise levels, which were then compared to the impact criteria.

### 1471-1963

Moderate noise impacts listed in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS are considered less than significant under CEQA. As stated in Section 3.4.4.5, Method for Determining Significance under CEQA, of the Draft EIR/EIS, only severe noise impacts are considered significant.

### 1471-1964

Please refer to Tables 3.4-28 through 3.4-31 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS for summaries of noise impacts for the four project alternatives without mitigation, with noise barriers, and with a combination of quiet zones and noise barriers.

## Response to Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### **1471-1965**

The noise analysis prior to mitigation and without quiet zones assumes all trains would sound horns approaching at-grade crossings and passenger stations. Table 3.4-31 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS summarizes noise impacts for Alternative 4 in the Morgan Hill and Gilroy Subsection without mitigation, with noise barriers, and with a combination of quiet zones and noise barriers.

A new appendix, Appendix 3.4-C, Noise Impact Locations (located in Volume 2, Technical Appendices), has been added to the Final EIR/EIS, with new figures showing the location of noise impacts in greater detail. This new appendix includes detailed maps of the 2040 Plus Project noise impacts for Alternative 4 in downtown Morgan Hill: Figures C-71 and C-72 (without mitigation), C-97 and C-98 (with only noise barriers as mitigation), and C-107 and C-108 (with a combination of quiet zones and noise barriers).

The noise impact assessment criteria depend on land use. Residences and buildings where people normally sleep utilize the Ldn noise metric. The Ldn is a 24-hour metric. As discussed in Section 4.1.1, Descriptors, of Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2 of the Draft EIR/EIS), studies have shown that the Ldn is well correlated with human annoyance for community noise. The FRA and FTA have adopted it as a measure of cumulative noise impact for residential land uses.

The noise analysis includes all trains operating in the corridor during a 24-hour period, including all daytime and nighttime HSR, Caltrain, and other passenger trains and freight trains.

### **1471-1966**

NV-MM#4 states that the Authority would assist with the preparation of technical analysis and provide input for the Quiet Zone application, which local communities could then use as part of their application to FRA to establish quiet zones.

### **1471-1967**

The comment is noted and does not indicate any specific concern regarding any of the conclusions in the Draft EIR/EIS. The Draft EIR/EIS evaluates alternatives that include grade separations and retain at-grade crossings at crossings within the City of Morgan Hill. Please refer to Impact NV#2 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the impacts of train horns for those alternatives that retain at-grade crossings.

### **1471-1968**

The Authority's noise mitigation guidelines are included in Appendix 3.4-B, Noise and Vibration Mitigation Guidelines (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS). These guidelines specify that barrier heights up to a maximum of 14 feet would be considered.

Table 3.4-24 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS lists the heights of proposed noise barriers in the City of Morgan Hill under Alternative 2. Proposed barriers are also shown in the new Appendix 3.4-C, Noise Impact Locations (located in Volume 2 of the Final EIR/EIS); please refer to Figures C-88 and C-89 for Alternative 2 and Figures C-97 and C-98 (with noise barriers alone) and C-107 and C-108 (with noise barriers and quiet zones) for Alternative 4.

Absorptive treatments on noise barriers would not further reduce the number of noise impacts, as they would only reduce noise reflected off of the barriers to the opposite side of the tracks. Noise reflected off of nonabsorptive barriers to the opposite side of the tracks is only a concern when barriers are located very near to the tracks, which is not the case for the HSR project.

Criteria for evaluating feasibility and reasonableness of noise and vibration mitigation measures are detailed in Appendix 3.4-B, Noise and Vibration Mitigation Guidelines (located in Volume 2 of the Draft EIR/EIS), and all proposed noise and vibration mitigation has been evaluated against these criteria.

## Response to Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### 1471-1969

Under Alternative 4, the noise barriers being proposed as mitigation in the Morgan Hill area are included in Table 3.4-26 and Figure 3.4-41 of the Draft EIR/EIS. Quiet zones are discussed as mitigation measure NV-MM#4, which would be in conjunction with NV-MM#3. HSR can only commit to noise barriers, not quiet zones. As indicated in NV-MM#4, the Authority would assist with the preparation of technical analysis and provide input for the Quiet Zone application, which the local communities could then use as part of their application to FRA.

### 1471-1970

Vibration impacts would be mitigated with NV-MM#8, which discusses some potential mitigation options. Further studies during the subsequent engineering phases of the project would determine specific vibration mitigation measures. The vibration analysis assumed all tracks were ballast and tie construction with concrete ties, except in tunnels where concrete slab track would be used.

### 1471-1971

Table 3.4-21 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS provides a summary of vibration impacts, and Figures 3.4-26 and 3.4-31 show the locations in the City of Morgan Hill. Additional details regarding vibration impacts are included in Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), in Tables 5-28 through 5-31. Further studies during the subsequent engineering phases of the project would determine specific vibration mitigation measures and locations.

### 1471-1972

Sensitive viewers are present in approximately 5 percent% of the US 101 Landscape Unit, centered around Walnut Grove. The analysis records overall impact for the US 101 Landscape Unit, which is 9.5 miles long. Following the Authority's methodology, which is based on the Federal Highway Administration's methodology as an industry standard approach to evaluating visual quality impacts of transportation projects, the analysis uses landscape units and viewer groups to reflect the diversity of conditions, physical and cultural, along the entire 90-mile corridor. The analysis of Alternatives 1 and 3 at KVP17, Walnut Grove, states visual quality would be reduced from moderate to low. This is weighed against the changes in visual quality to the remainder of the landscape unit to determine the overall change in visual quality to the landscape unit. The determination of significance is made for the entire landscape unit. Analyses of individual Key View Points (KVPs) are used to assess varied locations within the landscape unit.

The analysis of Alternatives 1 and 3 at KVP 17, Walnut Grove, states the visual quality would be reduced from moderate to low. This is weighed against factored in to the changes in visual quality into the remainder of the landscape unit to determine the overall change in visual quality to the landscape unit. The analysis of KVP 17 accurately states that Alternatives 12 and 34 would affect highly sensitive residential viewers and reduce the quality of the view from moderate to low. The document included Draft EIS/EIR includes IAMFs and mitigation measures to reduce the effects to visual quality, but states "While the project features would reduce impacts, they would not replace views lost to HSR construction or obscure large-scale HSR facilities in a flat environment." To determine the level of significance for the landscape unit, the viewers and change in the view at KVP 17 were included in the analysis, but the analysis also considered the proportion of visual impacts at KVP 17 against the remainder of the 9.5 mile long landscape unit. The primary viewers in the landscape unit are travelers on US 101, with a moderate visual sensitivity. The determination of no significant impact for the US 101 Landscape Unit is based on the effects on the majority of viewers across the entire landscape unit.



## Response to Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### 1471-1973

With respect to impact AVQ#8, the Draft EIR/EIS finds that the impact would be less than significant, and no mitigation is required. AVQ-IAMF#2 ensures that the Authority would work with local jurisdictions on how best to involve the community in the process; solicit input from local jurisdictions on their aesthetic preferences; evaluate aesthetic preferences for potential cost, schedule, and operational impacts and compatibility with project-wide aesthetic goals; include recommended aesthetic approaches in the construction procurement documents; and work with the contractor and local jurisdictions to review and incorporate designs and local aesthetic preferences into final design and construction. The commenter's citation to page 3.16-159 of the Draft EIR/EIS is to a generic text that generally acknowledges that elevated sections of the project would result in a greater visual change, which does not contradict the analysis of Impact AVQ#8. Please refer to the response to submission SJM-1471, comment 1972 for an explanation of the process used to determine the impacts to the US 101 Landscape Unit.

### 1471-1974

With respect to Impact AVQ#8, the Draft EIR/EIS finds that the impact to the US 101 Landscape Unit would be less than significant, which is the correct determination based on the effects analysis and evidence presented. As such, no mitigation is required. Please refer to the response to submission SJM-1471, comment 1972 for an explanation of the process used to determine the impacts to the US 101 Landscape Unit. Neighborhoods west of Alternatives 1 and 3 would have views of the HSR aerial structure, obscuring some distant views to the Diablo Range. AVQ-IAMF#2 ensures that the Authority would work with local jurisdictions on how best to involve the community in the process; solicit input from local jurisdictions on their aesthetic preferences; evaluate aesthetic preferences for potential cost, schedule, and operational impacts and compatibility with project-wide aesthetic goals; include recommended aesthetic approaches in the construction procurement documents; and work with the contractor and local jurisdictions to review and incorporate designs and local aesthetic preferences into final design and construction. Appendix B, provided by the commenter, will be reviewed and considered by the Authority. During design, relocation or modification of commercial signage could be considered where HSR facilities would block existing signage. As noted in Section 3.12, Socioeconomics and Communities, the project would introduce new infrastructure that would alter the visual environment for adjacent viewers. However, as noted above, the impact to the US 101 Landscape Unit would be less than significant. While views from 101 could be affected by the introduction of the viaduct, a related decrease in property values for commercial businesses along the corridor is speculative. While project operations could result in property value reductions in some locations because of increased noise and light and glare, there is no evidence to support the conclusion that views of businesses from 101 would be blocked. The aerial structure would parallel the freeway, and it would rise to heights of more than 60 feet above grade to pass over roads and interchanges and would be taller than surrounding homes, offices, and other buildings in the area. Therefore, it is unlikely that the viaduct would block views of businesses along 101 for potential customers.

## Response to Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### 1471-1975

With respect to Impact AVQ#9, the Draft EIR/EIS finds that the impact would be less than significant, which is the correct determination based on the effects analysis and evidence presented. The comment discusses both an individual Key Viewpoint (KVP) and the impact for the Landscape Unit. KVPs are representative views in the overall landscape unit. Please refer to the analysis of Alternative 2 at KVP19, Peebles Avenue, in the Aesthetics and Visual Quality Technical Report (Authority 2019, as cited in Section 3.16, Aesthetics and Visual Quality, of the Draft EIR/EIS), which provides the rationale underlying for the increase in visual quality at Peebles Avenue. Of the three components that are assessed, the reconstruction of Monterey Highway with associated pedestrian and landscaping improvements increased the project coherence rating, leading to the increase in overall visual quality at KVP 19. That is an assessment of one KVP view in the Landscape Unit. The overall assessment of the Morgan Hill- San Martin Landscape Unit includes both the individual KVPs and conditions throughout the entire landscape unit, including who is viewing the changes to the environment. While it may seem counterintuitive, the overall assessment of the changes to visual quality character from Alternative 2 in the landscape unit is a decrease. But because the overall viewer sensitivity is moderate, the change in visual quality is not great enough to cause a significant impact under CEQA.

### 1471-1976

With respect to Impact AVQ#9, the Draft EIR/EIS finds that the impact would be less than significant, which is the correct determination based on the effects analysis and evidence presented. Design decisions relating to the style and materials of embankments and landscaping would be undertaken in the detailed design phase of the project. AVQ-IAMF#2 ensures community input on the aesthetics of non-station structures. Furthermore, mitigation measure AVQ-MM#3 requires the incorporation of design criteria for non-station structures, such as fencing, retaining walls, and overcrossings, that can adapt to fit within the local context. The measure specifically requires the design/build contractor to prepare and submit to the Authority a technical memorandum that describes how it coordinated with local jurisdiction on the design of the non-station structures so that they fit in with the visual context of the areas near them (please refer to page 3.16-156 of the Draft EIR/EIS). Mitigation measures AVQ-MM#4 and AVQ-MM#5 detail landscaping mitigation along the HSR corridor. This mitigation would include replacement trees for any of the Keesling Trees removed by the project, as well as other flora.

### 1471-1977

Design decisions relating to the style and materials of fencing and sound walls would be undertaken in the detailed design phase of the project, following the conclusion of the environmental process and prior to construction. All IAMFs are described in Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features Analysis. AVQ-IAMF#2 ensures that the Authority would solicit input from local jurisdictions on conducting final design and preferences and how best to involve the community for input on non-station aesthetics. Furthermore, mitigation measure AVQ-MM#3 requires the incorporation of design criteria for non-station structures, such as fencing, retaining walls, and overcrossings, that can adapt to fit within the local context. AVQ-MM#7 specifically requires the design/build contractor to prepare and submit to the Authority a technical memorandum that describes how it coordinated with local jurisdiction on the design of the non-station structures so that they fit in with the visual context of the areas near them (please refer to page 3.16-156 of the Draft EIR/EIS).

## Response to Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### 1471-1978

The comment is noted; it and does not indicate any specific concern regarding any of the conclusions in the Draft EIR/EIS.

### 1471-1979

With respect to Alternative 2's impact on Villa Mira Monte as a cultural resource, the Final EIR/EIS finds that the impact would be less than significant, which is the correct determination based on the effects analysis and evidence presented. Villa Mira Monte's historic setting has already experienced considerable change, such that the OCS poles would not materially impair the characteristics that qualify the resource for historic register listing. Furthermore, Chapter 4, Section 4(f)/6(f) Evaluation, specifies that additional project features will apply to Villa Mira Monte as related to potential aesthetic and noise/vibration impacts, including adoption of design standards (AVQ-IAMF#1) and design review process to guide the development of non-station area structures (AVQ-IAMF#2). Mitigation measures calling for noise barriers (NV-MM#1) and visual screening will also apply (AVQ-MM#3, AVQ-MM#4, and AVQ-MM#6).

### 1471-1980

With respect to Alternative 4's impact on Villa Mira Monte as a cultural resource, the Final EIR/EIS finds that the impact would be less than significant, which is the correct determination based on the effects analysis and evidence presented. Villa Mira Monte's historic setting has already experienced considerable change, such that the OCS poles would not materially impair the characteristics that qualify the resource for historic register listing. Furthermore, Chapter 4, Section 4(f)/6(f) Evaluation, specifies that additional project features will apply to Villa Mira Monte as related to potential aesthetic and noise/vibration impacts, including adoption of design standards (AVQ-IAMF#1) and design review process to guide the development of non-station area structures (AVQ-IAMF#2). Mitigation measures calling for noise barriers (NV-MM#1) and visual screening will also apply (AVQ-MM#3, AVQ-MM#4, and AVQ-MM#6).

### 1471-1981

With respect to all alternatives' impacts on Villa Mira Monte as a cultural resource, the Final EIR/EIS finds that the impact would be less than significant. The character-defining features of the resource are more than 200 feet from where construction activities will take place, at which distance construction-related damage to the residence would not occur. The Authority has revised Section 3.17.7.3, Historic Built Resources, under Impact CUL#5, to describe further the vibration impact thresholds used. The Authority has also revised this section to clarify that although construction would occur along the northeastern boundary of the historical resource boundary (the legal parcel containing Villa Mira Monte), it would occur over 200 feet from the residence's character-defining features. No additional measures to avoid or minimize effects are warranted, and the analysis continues to support the finding that the impact is less than significant without mitigation.

### 1471-1982

Please refer to the response to submission SJM-1471, comment 1981.

### 1471-1983

With respect to the project's impacts on Villa Mira Monte, the Final EIR/EIS finds that the historical resource impact would be less than significant, which is the correct determination based on the effects analysis and evidence presented. Related to potential indirect impacts caused by the site's lost revenues, the Authority will implement the project features and mitigation measures outlined in Chapter 4, Section 4(f)/6(f) Evaluation, involving design standards and review, noise barriers, and visual screening. As outlined in Section 3.4, Noise and Vibration, and Section 3.16, Aesthetics and Visual Quality, these measures will minimize the noise and visual impacts on Villa Mira Monte. As a result, a loss of revenue and subsequent neglect of Villa Mira Monte are not foreseeable consequences of HSR operation.



## Response to Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### **1471-1984**

As presented in Table 3.17-4, the Authority considered the historical resource boundary of the Cribari Winery as the parcel associated with APN 72636002, which contains one contributing Craftsman-style building. This is based on review of an available municipal resolution designating the Cribari Winery as a significant cultural resource in Morgan Hill. The Authority notes that the project feature referenced in the comment, CUL-IAMF#4, pertains to relocating elements of the project design to avoid impacts on historical resources, rather than relocating historical resources themselves. To address this comment, additional discussion of appropriate mitigation measures has been added to Section 3.17.10, CEQA Significance Conclusions, of the Final EIR/EIS. The Final EIR/EIS now states that CUL-MM#4 was considered but not applied to the Cribari Winery, because relocation of the resource does not appear to be feasible while also retaining the resource's historical integrity. The analysis continues to support the finding that the impact on the Cribari Winery under Alternative 2 is significant and unavoidable.

### **1471-1985**

For total daily trains that would operate between San Jose and Gilroy in 2040, please see Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), Table 4-5 for HSR trains and Table 4-10 for non-HSR trains. Train frequency and volumes were analyzed in Noise and Vibration (Section 3.4), Safety and Security (Section 3.11), and Transportation analyses (Section 3.2) presented in the Draft EIR/EIS. The analysis of noise impacts for 2040 plus project conditions included both passenger and freight train noise.

The analysis of traffic impacts for 2040 plus project conditions was based on the worst-case gate-down time during peak hours, including both HSR and Caltrain. The emergency response analysis in Section 3.11, Safety and Security included a worst-case assumption that at-grade crossings are closed (e.g., gates are down) during an emergency response transit.

### **1471-1986**

To address this comment, Railroad Park has been added into Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space, and Chapter 4, Section 4(f)/6(f) Evaluation, of the Final EIR/EIS. No permanent or temporary use would occur under any alternative. Under Alternative 4, a temporary construction easement is located 13 feet from the park. Under Alternative 2, a pedestrian underpass would be located adjacent to the western edge of the park, but it would not encroach into the park, avoiding an impact. Changes to the visual environment would be minor as additional trains and some track facilities would be visible from the park which is within an existing railroad corridor. Operation of Alternatives 2 and 4 either on embankment or at-grade in this existing transportation corridor would not introduce substantial additional sources of train noise because train sounds already occur in this area. Increased noise resulting from HSR operations would have limited effect on the protected activities of Railroad Park. Accordingly, operational visual and noise impacts would not be of a severity that the protected activities, features, or attributes of Railroad Park would be impaired under either Alternatives 2 or 4.

## Response to Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### 1471-1987

The permanent acquisition at the Morgan Hill Community and Cultural Center under Alternative 2 would not result in the permanent loss of any parking spaces. The areas permanently affected are landscaped areas and the edges of the parking lot. Under Alternative 2, some parking spaces and access would be temporarily affected during construction because the parking spaces would be located within a TCE. With application of mitigation, this temporary impact under Alternative 2 on community and cultural center parking spaces would be less than significant under CEQA.

As discussed in Impact PK#1, temporary construction noise would be a significant impact for Alternatives 2 and 4 at Morgan Hill Community and Cultural Center because use of the amphitheater would be impaired during two construction phases (concrete pour/aerial structure and track installation) under Alternative 2 and during one phase (track installation) under Alternative 4, despite project avoidance and minimization measures that address construction noise.

Track installation and concrete pour/aerial structure activities would each last approximately 6 months in the vicinity of the community center, resulting in approximately 1 year under Alternative 2 and 6 months under Alternative 4 where use of the amphitheater at the Morgan Hill Community and Cultural Center would be diminished. While use of these facilities would not be physically prevented, construction noise would diminish the user experience during scheduled outdoor events. This impact would be reduced with implementation of mitigation measures identified in Section 3.15.9, CEQA Significance Conclusions. Section 3.15.7, Mitigation Measures, describes these measures in detail.

Because construction could occur on nights and weekends, the Authority would implement NV-MM#1 to minimize the impact of construction noise and PR-MM#6 to minimize construction noise during special events at Morgan Hill Community and Cultural Center. Accordingly, this construction noise impact would not be of a severity that the protected activities, features, or attributes that qualify the center for protection under Section 4(f) would be substantially impaired. Therefore, a Section 4(f) use would not result at the Morgan Hill Community and Cultural Center under Alternative 4 and the impacts would be de minimis under Alternative 2.

### 1471-1987

### 1471-1988

The noise assessment results indicate there would be a moderate noise impact at Villa Mira Monte. The building is approximately 275 feet away from the nearest HSR track under Alternative 4. The noise analysis includes all train operations and train horn sounding in the project section. However, there is no horn noise from trains at this location. The nearest at-grade crossing to Villa Mira Monte is more than 0.25 mile away; therefore, trains would not sound warning horns while passing this location. Ground-borne vibration from project train operations and construction would be far below the threshold of possible building damage at this distance; therefore, no additional study would be required or necessary. Refer to Table 5-26 of Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report, of Volume 2 of the Draft EIR/EIS for buffer distances to potential construction vibration impact for various building types, including nonengineered timber buildings such as this one. Section 4.6.1.22, Villa Mira Monte (Resource #33), of the Final EIR/EIS has been revised to clarify this. No changes to the Section 4(f) use determinations are warranted.

### 1471-1989

The comment requests markers and signage be included with the new overpass structure to commemorate Madrone Underpass. This provision is included in CUL-MM#7 in Section 3.17, Cultural Resources, in the Draft EIR/EIS. CUL-MM#7 requires that interpretive and educational materials address the significance of the properties that would be affected by the project, including Madrone Underpass. Interpretive or educational materials could include, but are not limited to, brochures, videos, websites, study guides, teaching guides, articles or reports for general publication, commemorative plaques, or exhibits. The BETP would specify the agreed-upon method of interpretation for each property, resulting from consultation with the SHPO, MOA signatories, and concurring parties.

## Response to Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### 1471-1990

Analysts classified this park to be an active playground as it a 0.16-acre space filled with playground equipment. It is not considered noise sensitive. Therefore, the current noise analysis does not include Sanchez Park as the FRA High-Speed Ground Transportation Noise and Vibration Impact Assessment (FRA 2012, as cited in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS) methodology states that only parks used for passive recreation are considered noise sensitive. Regarding train horn noise, trains would not sound horns when passing this park because the nearest at-grade crossings are more than 1 mile away. For reference, there would be 176 HSR train passbys per day, with approximately 14 per hour during peak-hour operations. While this park was not evaluated in the noise section, the three single-family residences that are between the railroad and this park were identified with a moderate noise impact. Therefore, it can reasonably be inferred that noise impacts at Sanchez Park would be similar. Moderate noise impacts would not substantially impair the activities, features, or attributes that qualify the park for protection under Section 4(f).

### 1471-1991

Refer to Standard Response SJM-Response-PUE-1: Major and High-Risk Utilities/Utility Infrastructure, SJM-Response-PUE-2: Coordination with Local Government Entities and Utility Owners.

The Draft EIR/EIS addresses impacts from major utility relocations in Section 3.6, Public Utilities and Energy, including within Morgan Hill. Although construction of all four project alternatives would result in planned temporary interruption of utility service, the planned disruption of utility services would be minimized through design features (IAMFs) incorporated into the project. See Impact PUE #1, Planned and Accidental Temporary Interruption of Utility Service, in Section 3.6 of the Draft EIR/EIS, which concludes that planned and accidental temporary interruption of utility service would be less than significant. Impact PUE#4, Existing Major Utilities Requiring Relocation and Removal, acknowledges potential significant impacts on the Santa Clara Valley Water District (SCVWD) Wastewater Treatment Plant (WWTP), as a result of construction of Alternatives 1 and 2; impacts pertaining to all other utility infrastructure would be less than significant under all alternatives. These impact discussions and conclusions pertain to all potential utility impacts within the City of Morgan Hill. Furthermore, relocations of essential facilities would be coordinated during detailed design post-ROD with the appropriate utility to ensure that service can be maintained during construction. Details of relocation would be refined during detailed design post-ROD and coordinated with the City as needed.

Major utilities are included in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, of the Draft EIR/EIS. Utilities were incorporated into PEPD drawings according to TM 0.1, Preliminary Engineering for Project Definition Guidelines (Authority 2015). The Authority will show minor utilities on the design drawings as part of detailed design post-ROD. Please refer to Section 3.6.1, Introduction, for a description of the major utilities that were analyzed.

The Authority has reviewed Attachment F and identified that the Diana Well is a conflict with Alternatives 2 and 4. The Diana Well would be relocated for both Alternatives 2 and 4. Appendix 3.6-A, Public Utilities and Energy Facilities, in the Final EIR/EIS has been updated to include this relocation. Replacement of wells would occur before decommissioning existing wells, and in this case there would not be an effect on the



## Response to Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### 1471-1991

City's water supply. The relocations have been included in the Volume 3 Errata and will be added to the drawings as part of detailed design post-ROD. The impact discussion in Impact PUE#4 has been revised in the Final EIR/EIS to acknowledge that groundwater wells and pump stations could be impacted in addition to other types of infrastructure. The CEQA conclusion for Impact PUE#4 remains significant under Alternatives 1 and 2 for impacts to the SCVWD WWTP, and less than significant under all alternatives for potential impacts to all other infrastructure within the City of Morgan Hill.

The Draft EIR/EIS addresses water use by Alternative in Section 3.6. Impact PUE#2 addresses temporary impacts from water use in relation to existing levels of use as well as projected county water surpluses.

### 1471-1992

The Draft EIR/EIS included Appendix 3.1-A, Parcels within the HSR Project Footprint, which shows Assessor's Parcel Numbers (APNs) of properties associated with the project footprint. The Online Open House for the San Jose to Merced Section included "Address Lookup & Interactive Online Map (Station 5)." This application allowed any member of the public the opportunity to type in an address and see the project footprint at that location for Alternative 1, 2, 3, and 4. The open house application is still available, and the HSR website contains the Draft EIR/EIS, Appendix 3.1-A, Parcels within the HSR Project Footprint, and Volume 3: Preliminary Engineering for Project Design. By using Appendix 3.1-A and these composite plans one has the ability to find a particular address.

As presented in Chapter 5 in the Final EIR/EIS, in the Morgan Hill community area, with direct mitigation, there would be the following residual disproportionately high and adverse effects to low-income populations, including in areas in Morgan Hill with a greater percentage of low-income persons than in the reference community: Aesthetics and Visual Quality (Alternatives 1, 2, and 3); Residential/Business Displacements (Alternative 2); Operational Noise/Operational Traffic (Alternative 4 would have residual effects at one intersection –Main/Monterey and 20 residual severe noise effects); Construction Bus Transit Delays (Alternative 2).

As presented in Chapter 5 in the Final EIR/EIS, in the Morgan Hill community area, the offsetting value of these project benefits relative to the residual disproportionately high and adverse effects was evaluated as follows:

- Construction Bus Transit Delays/Operational Traffic: The increased travel options, transit connectivity, and regional vehicle miles travelled with the project are considered to offset both the temporary adverse bus transit delays during construction with Alternative 2 and the operational traffic delays with Alternative 4. The long-term benefit of introducing a substantial new travel option and investment in alternatives to passenger vehicle travel is considered to offset both the temporary bus transit delays and the localized operational traffic delays.
- Business Displacements: The increased construction and operational spending and employment is considered to adequately offset the economic and employment effects of

## Response to Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### 1471-1992

business displacements with Alternative 2 that may not be able to relocate in the immediate vicinity.

- Aesthetics and Visual Quality/ Operational Noise: While the project would reduce adverse visual effects and noise effects associated with airport and highway expansion, this would not fully offset the adverse visual effects for Alternatives 1, 2, and 3 or the adverse noise effects with Alternative 4 in this community area.

There are no project benefits that would offset the DHAEs relative to residential displacement effects with Alternative 2 in this community area.

To address the residual effects (after direct mitigation and project benefits consideration), the Authority proposes the following community improvements as offsetting mitigation:

- Alternatives 1 and 3: The Authority would provide funding to the City of Morgan Hill to implement trail and park improvements between Cochrane Road and Tennant Road under the proposed viaduct with Alternatives 1 and 3 to improve visual aesthetics. While this measure will help improve community aesthetics, it is not considered sufficient to offset the DHAEs of the aerial viaduct with Alternatives 1 and 3 in this community area.
- Alternative 2: (1) The Authority would provide funding to the City of Morgan Hill to implement Railroad Avenue Complete Streets improvements to improve both visual aesthetics and safety for local residents relative to Alternative 2. While this measure will help improve community aesthetics, it is not considered sufficient to offset the DHAEs of the elevated embankment with Alternative 2 in this community area. (2) The Authority would provide funding to affordable housing supportive agencies and organizations to construct affordable housing at 50% of full cost of 59 new units, which corresponds to the estimated number of residential units that could not be relocated locally in Morgan Hill with Alternative 2. This measure, in addition to state and federal required relocation assistance and direct mitigation to help affected displaced residents, is considered adequate to offset the residential displacement DHAEs with Alternative 2 in this community area.

### 1471-1992

- Alternative 4: The Authority would install noise insulation for existing residents along the west side of US 101 in Morgan Hill between approximately 0.35 mile north of East Main Avenue to Diana Avenue and from San Pedro Avenue to Barrett Avenue where noise barriers do not already exist to reduce noise effects from existing highway traffic with Alternative 4. This measure would reduce community noise effects sufficient to offset the adverse noise effects with Alternative 4 in this community area.

The conclusion in Chapter 5 in the Final EIR/EIS is that after consideration of direct mitigation, project benefits and proposed offsetting mitigation, there would remain disproportionately high and adverse effects with Alternatives 1, 2 and 3 due to the aerial viaduct or elevated embankment. After consideration of direct mitigation, project benefits and proposed offsetting mitigation, there would be no disproportionately high and adverse effects with Alternative 4 in the Morgan Hill community area.

The Authority considered the 19 improvements suggested by the commenter and has determined that the offsetting mitigation proposed in the Final EIR/EIS would eliminate disproportionately high and adverse effects in Morgan Hill. As discussed below, the Authority proposes to implement some of the 19 improvements as offsetting mitigation measures. The Authority has stated its rationale for not including others of these community improvements as offsetting mitigation in Appendix 5C (and in this response below). The improvements suggested by the commenter that are not proposed do not have a reasonable nexus (or relationship) to residual disproportionately high and adverse effects of the project alternatives. As a result, these other improvements are not being considered.

All references to impacts discussion below in this response are specifically referring to the portions of Morgan Hill with a greater percentage of low-income individuals than the reference community. See Figure 5-5 in Chapter 5 of the Final EIR/EIS which shows that Morgan Hill does have areas with greater percentage of low-income persons than the reference community. See Figure 5-12 in Chapter 5 of the Final EIR/EIS which shows that Morgan Hill does not have areas with greater percentage of minority person than the reference community. Impacts outside of those defined environmental justice communities are not considered impacts to environmental justice populations.

## Response to Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### 1471-1992

1. Multimodal intersection improvements (bicycle /pedestrian improvements, Monterey Road –East Main to East Dunne, Cochrane/Monterey, East Main/Butterfield) providing circulation, traffic and connectivity benefits:None of the alternatives have disproportionately high and adverse effects to bicycle or pedestrian facilities, circulation or connectivity. The residual traffic effects of Alternatives 2 and 4 are offset by the project's transportation benefits.
2. Pedestrian Overcrossings along new bridge at Monterey Road overpass providing circulation, traffic and connectivity benefits: None of the alternatives have disproportionately high and adverse effects to circulation or connectivity. The residual traffic effects of Alternatives 2 and 4 are offset by the project's transportation benefits.
3. Multimodal intersection improvements (bicycle / pedestrian improvements, San Pedro Ave/ Butterfield Road, Dunne Ave.) providing circulation, traffic and connectivity benefits: None of the alternatives have disproportionately high and adverse effects to circulation or connectivity. The residual traffic effects of Alternatives 2 and 4 are offset by the project's transportation benefits.
4. Safe routes to schools (especially across Monterey) providing connectivity and safety benefits: None of the alternatives have disproportionately high and adverse effects to safety or connectivity in the environmental justice communities in Morgan Hill.
5. Funding for pedestrian underpass and station access planning for Caltrain station providing connectivity benefits: None of the alternatives have disproportionately high and adverse effects to connectivity. The project includes an underpass at the Caltrain station with Alternatives 2 and 4 (and Alternatives 1 and 3 don't affect the Caltrain station). As explained in Chapter 5, the Authority does propose to fund the 30% design of a Master Plan of the Caltrain Station access as requested by the City of Morgan Hill during community improvement outreach, but the Authority is not proposing to fund any capital improvements because there is no nexus to project disproportionately high and adverse effects.
6. Bike lanes and trails (Burnett Ave., Tilton Funding Connectivity, Ave., E. Main Ave.,

### 1471-1992

- Butterfield Blvd., recreation Monterey Road, Dunne Ave, under alignment (Alts. 1 and 3 only), Tennant Ave.) providing connectivity and recreational benefits: None of the alternatives have disproportionately high and adverse effects to connectivity or recreation in Morgan Hill. The residual traffic effects of Alternatives 2 and 4 are offset by the project's transportation benefits.
7. Complete Streets, landscaping improvements along railway corridor and adjacent: providing circulation, traffic and connectivity benefits: None of the alternatives have disproportionately high and adverse effects to circulation or connectivity. The residual traffic effects of Alternatives 2 and 4 are offset by the project's transportation benefits. However, Alternative 2 includes offsetting mitigation measure MH-OMM#2 (see Chapter 5 and Appendix 5-C) to provide complete streets along Railroad Ave. to address residual aesthetic effects.
  8. Aesthetic treatments for viaduct (Alts. 1 &3) providing aesthetic benefits: This improvement is included in the potential list for Alternatives 1 and 3.
  9. In-language and ADA-compliant signage providing safety benefits: None of the alternatives have disproportionately high and adverse effects to safety in the environmental justice community areas in of Morgan Hill.
  10. Quiet zones (all at grade crossings) providing noise reduction benefits: Authority support for quiet zones is already included in Mitigation Measure NV-MM#4 (see Section 3.4, Noise and Vibration). As described in Section 3.4, the Authority cannot implement a Quiet Zone on its own; only a local jurisdiction is authorized to do so.
  11. New High School Site Acquisition providing educational benefits: None of the alternatives have disproportionately high and adverse effects to schools or education.
  12. Recycled water and internet access on Tennant Avenue providing water conservation, education and internet access benefits: None of the alternatives have disproportionately high and adverse effects to water supply, education or internet access.



## Response to Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### 1471-1992

13. Preferential hiring program providing economic uplift: As described in Chapter 5 and in Section 3.18, regional growth, the project would result in the creation or more jobs that would be displaced due to business displacements, so none of the alternatives have disproportionately high and adverse effects on employment.

14. Sidewalks, curbs, and gutters along Railroad Avenue providing circulation, traffic and safety benefits: None of the alternatives have disproportionately high and adverse effects to circulation or safety. The residual traffic effects of Alternatives 2 and 4 are offset by the project's transportation benefits.

15. Enhancements to affected basin on east side of tracks providing water conservation benefits: None of the alternatives have disproportionately high and adverse effects to water supply.

16. Provide pedestrian connectivity by creation of trails to fill in gaps or enhance affected trails adjacent to tracks providing circulation, traffic and safety benefits: None of the alternatives have disproportionately high and adverse effects to circulation or safety in the environmental justice communities of Morgan Hill. The residual traffic effects of Alternatives 2 and 4 are offset by the project's transportation benefits. There are no disproportionately high and adverse effects of project alternatives on parks and recreation.

17. Sidewalk connections on Tennant just east of the tracks providing circulation, safety and traffic benefits: None of the alternatives have disproportionately high and adverse effects to circulation or safety in the environmental justice community areas of Morgan Hill. The residual traffic effects of Alternatives 2 and 4 are offset by the project's transportation benefits.

18. Purchase affected property north of the mobile home park and building out as a public park providing aesthetic benefits: None of the alternatives have disproportionately high and adverse effects to parks in Morgan Hill. Alternative 4 does not have disproportionately high and adverse effects to aesthetics. As noted above, new park and trail are proposed under the viaduct for Alternatives 1 and 3 and streetscape improvements along Railroad Avenue are proposed for Alternative 2 to address

### 1471-1992

aesthetic effects. This community improvement has been added for Alternative 2 since the improvement would benefit areas affected adversely by Alternative 2's aesthetics (see revisions in the Final EIR/EIS, Chapter 5 and Appendix 5-C).

19. Fix landscaping and develop park space adjacent to the trestle and fire station: providing aesthetic and safety benefits: None of the alternatives have disproportionately high and adverse effects relative to safety in the environmental justice communities of Morgan Hill. Alternative 4 does not have disproportionately high and adverse effects to aesthetics. As noted above, a new park and trail are proposed under the viaduct for Alternatives 1 and 3 and streetscape improvements along Railroad Avenue are proposed for Alternative 2 to address aesthetic effects. This community improvement has been added for Alternative 2 since the improvement would benefit areas affected adversely by Alternative 2's aesthetics (see revisions in the Final EIR/EIS, Chapter 5 and Appendix 5-C).

### 1471-1993

Mitigation measure AVQ-MM#1 requires the replacement of removed trees based in compliance with on local jurisdictional requirements.

### 1471-1994

Design issues relating to the style and materials of fencing and soundwalls would be undertaken in the detailed design phase of the project. AVQ-IAMF#2 ensures community input on non-station aesthetics. Furthermore, mitigation measure AVQ-MM#3 requires the incorporation of design criteria for non-station structures, such as fencing, retaining walls, and overcrossings, that can adapt to fit within the local context. The measure specifically requires the design/build contractor to prepare and submit to the Authority a technical memorandum that describes how it coordinated with local jurisdictions on the design of the non-station structures so that they fit in with the visual context of the areas near them (please refer to page 3.16-156 of the Draft EIR/EIS).

## Response to Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### **1471-2130**

The Authority would meet all ADA and access requirements for modifications to the Morgan Hill Caltrain Station.

### **1471-2131**

The location and design of the pedestrian underpass and other station facilities will be refined during Detailed Design Post-ROD in coordination with Caltrain. Connections to existing and future developments on adjacent properties will be coordinated with the City of Morgan Hill at that time.

### **1471-2132**

The comment states that the design should provide adequate lighting and maximize natural light to enhance security while ensuring energy efficiency. The comment also states that the length of the tunnel should be minimized. The location and design of the pedestrian underpass and other station facilities will be refined during Detailed Design Post-ROD in coordination with Caltrain. Although the Authority would implement design measures to minimize electricity consumption within its facilities (PUE-IAMF#2), selection and design of energy-efficient features would be done in coordination with Caltrain for Caltrain stations.

### **1471-2133**

The location and design of the pedestrian underpass and other station facilities will be refined during Detailed Design Post-ROD in coordination with Caltrain. Connections to existing and future developments on adjacent properties will be coordinated with the City of Morgan Hill at that time.

### **1471-2134**

The location and design of the pedestrian underpass and other station facilities will be refined during Detailed Design Post-ROD in coordination with Caltrain. Connections to existing and future developments on adjacent properties will be coordinated with the City of Morgan Hill at that time.

### **1471-2135**

The location and design of the pedestrian underpass and other station facilities will be refined during Detailed Design Post-ROD in coordination with Caltrain. Connections to existing and future developments on adjacent properties will be coordinated with the City of Morgan Hill at that time.

### **1471-2136**

The location and design of the pedestrian underpass and other station facilities will be refined during Detailed Design Post-ROD in coordination with Caltrain. Connections to existing and future developments on adjacent properties will be coordinated with the City of Morgan Hill at that time.

### **1471-2137**

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

### **1471-2138**

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The comment requests ADA-compliant bicycle lanes and sidewalks for the City-requested grade separation.

### **1471-2139**

Section 3.2, Transportation, of the Final EIR/EIS discusses public access (please refer to Section 3.2.4.2, Impact Avoidance and Minimization Features, for a description of IAMFs included in the project to protect access). The Authority has endeavored to design and build the project so that it is consistent with local transportation goals. For example, the project alternatives incorporate IAMFs that include restricting construction hours and parking for construction vehicles, maintaining truck routes and access for special events during construction, maintaining bicycle and pedestrian access, protecting freight and passenger rail services, maintaining transit access, and meeting design standards and guidance for transportation facilities.

## Response to Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### 1471-2140

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The comment requests coordination between design of Dunne Avenue and Depot Street for the City-requested grade separation

### 1471-2141

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The comment requests bicycle lanes, sidewalks, physical barriers for the City-requested grade separation.

### 1471-2142

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The comment requests a pedestrian path for the City-requested grade separation.

### 1471-2143

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The comment requests consideration of the Railroad Avenue and Tennant Avenue intersection for the City-requested grade separation.

### 1471-2144

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The comment requests ADA-compliant bicycle lanes and sidewalks for the City-requested grade separation.

### 1471-2145

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The comment requests driveway and building access mitigation for the City-requested grade separation.

### 1471-2146

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The comment requests bicycle lanes, sidewalks, and physical barriers for the City-requested grade separation.

### 1471-2147

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The comment requests consideration of the Railroad Avenue and Tennant Avenue intersection for the City-requested grade separation.

### 1471-2148

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The comment suggests that mitigation for impacts on access would be needed for the City-requested grade separation.

### 1471-2149

The replacement Monterey Road underpass in Alternative 4, south of Jarvis Drive would maintain existing bicycle lanes and sidewalks.



## Response to Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### 1471-2150

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-1: Site-Specific Mitigation for Traffic Impacts. The comment noted that the Draft EIR/EIS should provide additional explanation for the identification of impacts at a number of intersections within the City of Morgan Hill. Please refer to Tables 12, 14, and 16 in Appendix 3.2-A, Transportation Data on Roadways, Freeways, and Intersections (located in Volume2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), for a summary of the LOS, delays, and identified effects at the intersections referenced by the comment. Changes in delays and LOS at these intersections are largely the result of roadway changes resulting in shifts in traffic patterns. Upstream and downstream modifications to Monterey Road were found to alter flows of traffic in this area, resulting in changes to intersection LOS and automobile delay. The largest shifts in traffic in the area referenced by the comment occur under Alternative 2, which substantially modifies the roadway network in the vicinity of Tilton Avenue. Please refer to Mitigation Measure TR-MM#1 in Section 3.2, Transportation, of the Final EIR/EIS for a discussion of the mitigation identified for the NEPA LOS effects.

### 1471-2151

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-1: Site-Specific Mitigation for Traffic Impacts.

The comment recommended that the Draft EIR/EIS should provide additional explanation for the identification of impacts at a number of intersections within the City of Morgan Hill. Please refer to Tables 12, 14, and 16 in Appendix 3.2-A, Transportation Data on Roadways, Freeways, and Intersections (located in Volume2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), for a summary of the LOS, delays, and identified effects at the intersections referenced by the comment. Changes in delays and LOS at these intersections are largely the result of roadway changes resulting in shifts in traffic patterns. Upstream and downstream modifications to Monterey Road were found to alter flows of traffic in this area, resulting in changes to intersection LOS and automobile delay. The largest shifts in traffic in the area referenced by the comment occur under Alternative 2, which substantially modifies the roadway network in the vicinity of Tilton Avenue. Under Alternative 2, the intersection of Monterey Road/Tilton Avenue (M19) is eliminated, and this access is replaced by a new intersection at Madrone Parkway/Hale Avenue (also labeled as M19 within the Draft EIR/EIS). While Alternative 2 does grade separate Madrone Parkway/Monterey Road, a new "jug handle" access intersection is created just north of the new grade separation to facilitate movements between the two roadways. LOS at this new intersection are reported under M47 within the Draft EIR/EIS. Please refer to Mitigation Measure TR-MM#1 in Section 3.2, Transportation, of the Final EIR/EIS for a discussion of the site-specific mitigation identified for the NEPA LOS effects. In response to comments, the Authority conducted further analysis and developed site-specific mitigation measures for consideration that could reduce identified adverse traffic effects identified in the EIR/EIS. The site-specific mitigation measures include improvements at locations within the City of Morgan Hill. Mitigation Measures TR-MM#1q, TR-MM#1r, TR-MM#1s, TR-MM#1x.5, and TR-MM#1x7 in Section 3.2 of the Final EIR/EIS detail the proposed mitigation measures at Monterey Road/Tilton Avenue, Hale Avenue/Madrone Parkway, Monterey Road/Madrone Parkway, Hale Avenue/Tilton Avenue, and Railroad Avenue/Tennant Avenue.

### 1471-2152

Please refer to the responses to submission SJM-1471, comments 1953, 1954, 1955, and 1956.

## Response to Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### 1471-2153

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations, SJM-Response-TR-1: Site-Specific Mitigation for Traffic Impacts.

The comment recommended that the Draft EIR/EIS should include grade separations at Dunne Avenue and Tilton Avenue as mitigation for LOS impacts at intersections in the City of Morgan Hill. Changes in vehicle delay at the intersections referenced in the comment are due to a combination of gate-down time, roadway network modifications, traffic shifts, and increases in traffic levels, depending on the alternative and scenario being evaluated. Please refer to Mitigation Measure TR-MM#1 in Section 3.2, Transportation, of the Final EIR/EIS for a discussion of the site-specific mitigation identified for the NEPA LOS effects. In response to comments, the Authority conducted further analysis and developed site-specific mitigation measures for consideration that could reduce identified adverse traffic effects identified in the EIR/EIS. The site-specific mitigation measures include improvements at locations within the City of Morgan Hill. Mitigation Measures TR-MM#1q and TR-MM#1x.6 in Section 3.2 of the Final EIR/EIS detail the proposed mitigation measures at Monterey Road/Tilton Avenue and East Main Avenue/Depot Street.

### 1471-2154

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations, SJM-Response-SS-2: Emergency Vehicle Response Times, SJM-Response-TR-1: Site-Specific Mitigation for Traffic Impacts.

The comment recommended that the Draft EIR/EIS should include a grade separation at Dunne Avenue as mitigation for LOS impacts along Main Avenue. Please refer to Mitigation Measure TR-MM#1 in Section 3.2, Transportation, of the Final EIR/EIS for a discussion of the site-specific mitigation identified for the NEPA LOS effects. In response to comments, the Authority conducted further analysis and developed site-specific mitigation measures for consideration that could reduce identified adverse traffic effects identified in the EIR/EIS. The site-specific mitigation measures include improvements at locations within the City of Morgan Hill. Mitigation Measure TR-MM#1x.6 in Section 3.2 of the Final EIR/EIS details the proposed mitigation measures on Main Avenue in the City of Morgan Hill. Mitigation measures are not proposed at the intersection of Dunne Avenue and Monterey Road. Please refer to Mitigation Measures SS-MM#3 and SS-MM#4 in Section 3.11, Safety and Security, of the Final EIR/EIS for a discussion of the measures identified to mitigate the project's impacts on emergency vehicle response times within the City of Morgan Hill. These measures identify improvements other than a grade separation as mitigation for emergency vehicle response time impacts at this location.

### 1471-2155

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations, SJM-Response-SS-2: Emergency Vehicle Response Times.

The comment recommended that the Draft EIR/EIS should include a grade separation at Tennant Avenue as mitigation for emergency vehicle response time impacts. Please refer to Mitigation Measures SS-MM#3 and SS-MM#4 in Section 3.11, Safety and Security, of the Final EIR/EIS for a discussion of the measures identified to mitigate the project's impacts on emergency vehicle response times within the City of Morgan Hill. These measures identify improvements other than a grade separation as mitigation for emergency vehicle response time impacts at this location.

## Response to Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### 1471-2156

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations, SJM-Response-TR-1: Site-Specific Mitigation for Traffic Impacts.

The comment recommended that the Draft EIR/EIS should include a grade separation at the Tilton Avenue/Monterey Road intersection as mitigation for LOS impacts, with the associated realignment of Burnett Avenue. Please refer to Mitigation Measure TR-MM#1 in Section 3.2, Transportation, of the Final EIR/EIS for a discussion of the site-specific mitigation identified for the NEPA LOS effects. In response to comments, the Authority conducted further analysis and developed site-specific mitigation measures for consideration that could reduce identified adverse traffic effects identified in the EIR/EIS. The site-specific mitigation measures include improvements at locations within the City of Morgan Hill. Mitigation Measures TR-MM#1q and TR-MM#1s in Section 3.2 of the Final EIR/EIS detail the proposed mitigation measures on Tilton Avenue and Madrone Parkway.

### 1471-2157

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-1: Site-Specific Mitigation for Traffic Impacts.

The comment requested that the Draft EIR/EIS document impacts and proposed mitigation at all study intersections in detail. While LOS and automobile delay are no longer permitted to be used within CEQA, these assessments have been prepared and provided within the Draft EIR/EIS NEPA evaluation. Please refer to Section 3.2.6.2, Roadways, Freeways, and Intersections (Vehicle Circulation), of the Draft EIR/EIS for a detailed discussion of NEPA effects at all study intersections. In response to comments, the Authority conducted further analysis and developed site-specific mitigation measures for consideration that could reduce identified adverse traffic effects identified in the EIR/EIS.

### 1471-2158

The comment requested that the Draft EIR/EIS note the new planned intersection at Dunne Avenue and Depot/Church Street considered in the City's 2030 General Plan. Please refer to Section 3.2.6.2, Roadways, Freeways, and Intersections (Vehicle Circulation), of the Draft EIR/EIS for a detailed discussion of NEPA effects at study intersections. The Draft EIR/EIS evaluated the intersections on Dunne Avenue at Depot Street and Church Avenue in their current configuration and significant effects were not identified at the intersections along Dunne Avenue in Morgan Hill. Additional subsequent analysis with the planned intersection at Dunne Avenue and Depot Street/Church Street per the City of Morgan Hill General Plan was prepared and no significant effects were identified. The results of this additional analysis have been added to Table 16 in Appendix 3.2-A, Transportation Data on Roadways, Freeways, and Intersections (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Final EIR/EIS). The intersection was found to operate at LOS C or better under all analysis scenarios under all alternatives. Project-related significant effects at the intersections along Dunne Avenue would not occur with or without the implementation of the potential planned intersection at Dunne Avenue/Depot Street/Church Street discussed in the City's 2030 General Plan.

### 1471-2159

The comment is noted and does not indicate any specific concern regarding any of the conclusions in the Draft EIR/EIS. Alternative 2 assumes a conservative design speed of 45 miles per hour in the sizing of grade separations in the development of the project footprint. A larger design speed provides for the identification of a conservative project footprint, thereby identifying any potential project impacts. In future phases of project design, the design speed may be lowered due to local design considerations and the context of the area's land uses.



## Response to Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### 1471-2160

The comment noted that Alternative 2 as evaluated in the Draft EIR/EIS would not align with City circulation goals and would generate additional unmitigated impacts. Please refer to Table 3.2-14 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a delineation of the roadway closures associated with Alternative 2. Please refer to Section 3.2.6.2, Roadways, Freeways, and Intersections (Vehicle Circulation), of the Draft EIR/EIS for a detailed discussion of NEPA effects at study intersections. As noted by the comment, Alternative 2 would close Depot Street at Main Avenue. This closure was included and evaluated within the Draft EIR/EIS transportation analyses, and significant effects on transportation resources related to the closure were not identified.

### 1471-2161

The Authority has added additional analysis to the Draft EIR/EIS related to impacts on transportation related to the closure of Saint Agatha Lane under Alternative 2. No additional measures to avoid or minimize effects are warranted, and the analysis found no impacts related to transportation resources associated with the closure.

### 1471-2162

The comment is noted and does not indicate any specific concern regarding any of the conclusions in the Draft EIR/EIS. If Alternative 2 is selected, future phases of design would incorporate the future potential widening of Monterey Road as noted in the comment. This potential widening of Monterey Road is reflected in the drawings prepared for Alternative 4. Please refer to Draft EIR/EIS Volume 3, Preliminary Engineering for the Project Design Record, for these drawings (specifically Drawing TT-D4015 and structure Drawing ST-T4004).

### 1471-2163

The comment noted that the Draft EIR/EIS should evaluate emergency vehicle response time delays and potential project impacts along Main Avenue in the City of Morgan Hill under Alternative 4. Please refer to Impact S&S#4 in Section 3.11, Safety and Security, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the project's impacts on emergency vehicle access and response times. Please refer to Mitigation Measures SS-MM#3 and SS-MM#4 in Section 3.11 of the Final EIR/EIS for a discussion of the measures identified to mitigate the project's impacts on emergency vehicle response times within the City of Morgan Hill.

### 1471-2164

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The comment recommended that the Draft EIR/EIS should include a grade separation at Tennant Avenue as mitigation for emergency vehicle response time impacts under Alternative 4. Please refer to Mitigation Measures SS-MM#3 and SS-MM#4 in Section 3.11, Safety and Security, of the Final EIR/EIS for a discussion of the measures identified to mitigate the project's impacts on emergency vehicle response times within the City of Morgan Hill.

These measures identify improvements other than a grade separation as mitigation for emergency vehicle response time impacts at this location.

## Response to Submission 1471 (Christina Turner, City of Morgan Hill, June 21, 2020) - Continued

### **1471-2165**

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations, SJM-Response-SS-2: Emergency Vehicle Response Times, SJM-Response-TR-1: Site-Specific Mitigation for Traffic Impacts.

The comment recommended that the Draft EIR/EIS should include a grade separation at the Tilton Avenue/Monterey Road intersection as mitigation for LOS impacts under Alternative 4. Please refer to Mitigation Measure TR-MM#1 in Section 3.2, Transportation, of the Final EIR/EIS for a discussion of the site-specific mitigation identified for the NEPA LOS effects. In response to comments, the Authority conducted further analysis and developed site-specific mitigation measures for consideration that could reduce identified adverse traffic effects identified in the EIR/EIS. The site-specific mitigation measures include improvements at locations within the City of Morgan Hill. Mitigation Measure TR-MM#1q in Section 3.2 of the Final EIR/EIS details the proposed mitigation measure at Monterey Road at Tilton Avenue.

### **1471-2166**

Please refer to Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), Tables 5-10 through 5-14 for specific noise impacts and locations. Please refer to new Appendix 3.4-C, Noise Impact Locations (located in Volume 2 of the Final EIR/EIS), for figures showing the location of noise impacts and proposed noise barriers in greater detail.

Please refer to Tables 5-28 through 5-31 of Appendix 3.4-A for specific vibration impacts and locations. Further studies during the subsequent engineering phases of the project would determine specific vibration mitigation measures and locations.

### **1471-2167**

Please refer to Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS and Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), for detailed discussion regarding ambient existing noise measurements and the noise modeling approach, specifically Section 5.1.1.2 of Appendix 3.4-A. All noise-sensitive receptors for all alternatives were analyzed. The ambient noise monitoring results provided a baseline for establishing existing noise levels at sensitive receptors. Most measurement sites were adjacent to existing rail tracks, and some were adjacent to heavily traveled roadways. Analysts prepared detailed models of the existing conditions, which included existing rail operations and noise from major roadways. The existing noise model was calibrated with the noise measurement results. Through this method, accurate existing noise levels were calculated at all receptors, allowing for comparison with future predicted noise levels, which were then compared to the impact criteria.

### **1471-2168**

Construction noise and vibration impacts are significant for all project alternatives. NV-MM#1 and NV-MM#2 would be implemented during construction to reduce or avoid construction noise and vibration impacts.

### **1471-2169**

Please refer to submission SJM-1471, comment 1968.

### **1471-2170**

The comment is noted.

The noise impact due to traffic increases on this roadway segment due to the project is significant and unavoidable. This would be addressed through NV-MM#3 and NV-MM#7.

### **1471-2171**

Please refer to response to submission SJM-1471, comment 1971.

## Submission 1292 (John Ristow, City of San Jose, May 11, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1292 DETAIL

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 5/20/2020  
**Submission Date :** 5/11/2020  
**Interest As :** Local Agency  
**First Name :** John  
**Last Name :** Ristow  
**Attachments :** 050820 Extension of HSR EIR.pdf (131 kb)

#### Stakeholder Comments/Issues :

Hi Boris,

1292-46 Attached is San José's letter request for a 15-day extension of the Draft EIR comment period. Please share it with CEO Brian Kelly and Acting Chair Tom Richards as well. Let us know if there are any concerns with the extension on your side. As you and Jess discussed, the City's EIR review team was already stretched with 30+ EIRs, then COVID19, shelter-in-place, and city's emergency operations on COVID response hit us too.

City Council is also looking to have an item on HSR's Draft EIR in June. The added comment time will allow us and our Council to do a thorough review and provide well-grounded, specific, comments to help move HSR forward.

Thank you,

John Ristow  
 City of San Jose  
 Department of Transportation Director



Department of Transportation  
 JOHN RISTOW, DIRECTOR

May 8, 2020

Northern California Regional Director Boris Lipkin  
 California High-Speed Rail Authority  
 770 L Street, Suite 620  
 Sacramento, CA 95814

#### SUBJECT: Extension of San José to Merced Draft EIR Comment Period due to COVID19

Dear Director Lipkin:

Let me begin by thanking the Authority for your efforts to engage the City of San José and our residents. We appreciate the Authority's efforts to inform and prepare the community for the release of the San Jose – Merced draft Environmental Impact Report and Statement (EIR).

With the onset of the COVID19 global pandemic, the operations for our city, residents, and businesses have been significantly affected. Given the on-going interruptions to city operations and the added diversion of city staff to COVID19 related operations we request that the comment period for the San José to Merced Draft EIR be extended from 45 days to 60 days. This extension, from June 8<sup>th</sup> to June 23<sup>rd</sup>, will give the city, residents, and stakeholders the necessary time for both the review of such a large technical document and to develop comments that best address their concerns and needs.

Sincerely,



John Ristow  
 Director, Department of Transportation  
[John.Ristow@sanjoseca.gov](mailto:John.Ristow@sanjoseca.gov)  
 408-793-6942

cc:

Dave Shpak, San Jose to Merced Project Manager, High-Speed Rail Authority  
 Jessica Zenk, Deputy Director of Transportation, City of San José  
 Brian Stanke, Rail Planning Manager, City of San José

200 E Santa Clara Street, San José, CA 95113-1905 *tel* (408)535-3850 *fax* (408)292-6090 [www.sanjoseca.gov](http://www.sanjoseca.gov)



## Response to Submission 1292 (John Ristow, City of San Jose, May 11, 2020)

**1292-46**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-1: Public Outreach.

**1292-47**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-1: Public Outreach.

## Submission 2071 (Brian Stanke, City of San Jose Airport Department, July 1, 2020)

### City of San Jose Airport Department Comments

#### Draft EIR/EIS for California High-Speed Rail, San Jose to Merced Project Section

#### Appendix 3.11-B Airport Obstructions

1. **General Comment.** The text, starting on pages B-1 & B-2, should more clearly differentiate between State-required CLUPs and Federal Aviation Regulations (FAR)/Part 77 governing airport obstructions. FAR Part 77 applies to airport vicinities irrespective of CLUP airport influence areas (AIAs) and policies, and the Part 77 imaginary surfaces cover a much wider area than CLUP AIAs.
2. **Pages B-3 – B-6.** The Analysis discussion would be more accurate and complete if revised to reflect the following information:
  - The appropriate official source map for FAR Part 77 obstruction surfaces are the Airport Airspace drawings contained within an FAA-approved Airport Layout Plan, not CLUP exhibits (which, in the case of the CLUP for San Jose Airport, are not necessarily correct).
  - Nevertheless, what's most relevant is the FAR Part 77 "notification surface", not typically depicted in an Airport Layout Plan or CLUP, but which is the imaginary surface which triggers the requirement for filing a proposed structure for FAA obstruction evaluation. The San Jose Airport Department has previously informed the HSRA that the Part 77 notification surface over the project alignment ranges from approximately 70 feet NAVD88 at the Santa Clara Caltrain Station to 140 feet NAVD88 at Diridon Station.
  - Proposed project structures that may exceed a Part 77 notification surface potentially include not just the identified "radio towers", but also lighting/communication poles and catenary lines, power substations, station roofs, and elevated grade crossing structures, unless an analysis has already been conducted to find that only the proposed radio towers would exceed the notification surface, even in the viaduct alternatives in the Diridon Station approach segment.
  - Proposed structures, if any, that would exceed a Part 77 obstruction surface may be determined acceptable by the FAA through issuance of a "Determination of No Hazard to Air Navigation" subject to mitigating conditions such as installation of top-point obstruction lighting and notifications of completed construction.

#### Section 3.11 Safety and Security

1. **Page 3.11-6.** In the heading for the paragraph on FAR Part 77 (middle of page), the word "Administration" should be corrected to Regulations.
2. **Page 3.11-34.** In the 3<sup>rd</sup> and 4<sup>th</sup> paragraphs (begins with "FAA Regulation...."), the following revisions should be made:
  - In the 3<sup>rd</sup> paragraph, 1<sup>st</sup> sentence, "FAA Regulation" should be corrected to Federal Aviation Regulations.
  - The 3<sup>rd</sup> paragraph, 4<sup>th</sup> sentence (begins with "Any penetrations...") should more precisely state that any penetrations of the FAR Part 77 notification surface are subject to FAA review.

2071-2125

- The 4<sup>th</sup> paragraph, 2<sup>nd</sup> sentence should clarify that CLUPs only address FAR Part 77 obstruction surfaces within the AIA. See General Comment above on Appendix 3.11-B regarding the need to differentiate between the applicability of FAR Part 77 vs CLUP policies.
- The 4<sup>th</sup> paragraph, 5<sup>th</sup> sentence (begins with "Airport master plans...") can be revised to expressly state that Compliance with FAR Part 77 and ALUC CLUPs serves to minimize airport hazards and risk of accidents.

2071-2126

3. **Page 3.11-62.** In the 1<sup>st</sup> and 2<sup>nd</sup> paragraphs under "Impact S&S#9", the following revisions should be made:
  - In the 1<sup>st</sup> paragraph, 2<sup>nd</sup> sentence, delete the incorrect reference to "and in airport land use planning documents". CLUPs have no relevance to FAA implementation of FAR Part 77.
  - In the 2<sup>nd</sup> paragraph, 1<sup>st</sup> sentence, the reference to FAR Part 77 "height limit contours" should be corrected to notification surface.
  - The 2<sup>nd</sup> paragraph, 2<sup>nd</sup> sentence should be revised to reflect the fact that CLUPs are not the official source for FAR Part 77 surfaces (as noted in the comment above on Appendix 3.11-B, pp. B-3 – B-6).

2071-2127

4. **Page 3.11-63.** As a general comment regarding the discussion of impacts, the text should be revised for consistency with the above comments on Appendix 3.11-B and Page 3.11-34, 4<sup>th</sup> paragraph. Such revisions would better align the analysis with the "CEQA Conclusion" text on Page 3.11-64.

2071-2128

5. **Page 3.11-87.** The tabular text for "Impact S&S#9" is correct *if* an analysis has already been conducted to find that only the proposed radio towers, even for the viaduct alternatives in the Diridon Station approach segment, would exceed the FAR Part 77 notification surface.

2071-2129

6. **Page 3.11-95.** See comment for "Impact S&S#9" as immediately above.

Prepared 5/26/2020

## Response to Submission 2071 (Brian Stanke, City of San Jose Airport Department, July 1, 2020)

### 2071-2122

In response to this comment, the Authority has revised the discussion of the FAR Part 77 assessment, the descriptions of the applicability of FAR Part 77, and the applicability of airport CLUPs in Section 3.11, Safety and Security, and Appendix 3.11-B, Airport Obstructions, in the Final EIR/EIS. The revisions clarify the FAR Part 77 assessment process and FAA reference maps. In addition, the revisions clarify that the FAR Part 77 assessment for the communications towers in Section 3.11 and Appendix 3.11-B of the Draft EIR/EIS was conducted using the FAA's FAR Part 77 Online Notice Criteria Tool (FAA 2018), and not the FAA reference maps or CLUP maps.

### 2071-2123

Regarding the FAR Part 77 assessment, please refer to the response to submission SJM-2071, comment 2122. The Authority has not conducted additional FAR Part 77 analyses for the Final EIR/EIS but would submit regulatory filings to FAA during the final design and construction process. Section 3.11, Safety and Security, and Appendix 3.11-B, Airport Obstructions, of the Final EIR/EIS have been revised to incorporate information provided by the commenter. Please see references to FAR Part 77 Online Notice Criteria Tool (FAA 2018), ACLPs, and AIA maps. The text was also revised in the Final EIR/EIS to refer to other types of structures that may require Part 77 notification. The FAR Part 77 assessment discussion in the Draft EIR/EIS was developed to identify required compliance with FAR Part 77 regulations and to illustrate potential construction impacts of the alternatives with respect to CEQA significance criteria. The analysis in the Draft EIR/EIS is not intended to emulate the FAR Part 77 regulatory filing and FAA review process that would be required as part of final project design and construction. The Authority conducted a preliminary evaluation of communications towers for each alternative to illustrate potential impacts, as communications towers are the tallest structures that would be constructed for the alternatives. The Authority has revised the FAR Part 77 assessment discussion in the Final EIR/EIS to clarify that the assessment was conducted using the FAR Part 77 Online Notice Criteria Tool (FAA 2018) and that the purpose of the analysis in the Draft EIR/EIS is to provide a preliminary assessment of which communications towers would require FAR Part 77 notification for each alternative. The Authority would submit FAR Part 77 regulatory filings to FAA for all communications towers and other types of structures (e.g., station roofs, viaducts) during the final design process.

### 2071-2124

In response to this comment, the heading of the subsection in Section 3.11.2.1, Federal, of the Final EIR/EIS has been corrected to read "Federal Aviation Regulations (14 C.F.R. Part 77)."



## Response to Submission 2071 (Brian Stanke, City of San Jose Airport Department, July 1, 2020) - Continued

### 2071-2125

In response to this comment, Section 3.11.5.3, Community Safety, in the Final EIR/EIS has been revised to clarify application of the FAR Part 77 Notice Criteria Tool (FAA 2018) and airport land use commission CLUPs. Text has been added to the Final EIR/EIS to state: "Compliance with FAR Part 77 and airport land use commission CLUPs serves to minimize airport hazards and risk of accidents."

### 2071-2126

In response to this comment, text in Impact S&S#9 in the Final EIR/EIS has been revised.

### 2071-2127

Regarding the FAR Part 77 assessment, please refer to the response to submission SJM-2071, comment 2122. The Authority has not conducted additional FAR Part 77 analyses for the Final EIR/EIS but would submit regulatory filings to FAA during the final design and construction process. Section 3.11, Safety and Security, and Appendix 3.11-B, Airport Obstructions, have been revised in the Final EIR/EIS to incorporate information provided by the commenter in the response to submission SJM-2071 comments 2122, 2123, and 2125.

Text in Table 3.11-17 of the Final EIR/EIS has been revised to add "or other proposed structure."

Section 3.11 and Appendix 3.11-B in the Final EIR/EIS have been revised to incorporate information requested by the commenter.

### 2071-2128

The FAR Part 77 Notice Criteria Tool (FAA 2018) was utilized to assess the number of features that would exceed the FAR Part 77 notification surfaces. A statement has been added to Impact S&S#9 noting that this is the case.

### 2071-2129

The text referenced by the commenter remains correct and no change has been made at that location.

# Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020)



June 23, 2020

Boris Lipkin, Northern California Regional Director  
 Dave Shpak, Deputy Project Manager of San Jose to Merced  
 ATTN: San Jose to Merced Project Section: Draft EIR/EIS,  
 California High Speed Rail Authority  
 100 Paseo De San Antonio, Suite 300  
 San Jose, CA 95113

## SUBJECT: City of San José Comments on the San José to Merced Project Section Draft EIR/EIS

On behalf of the City of San José (City), thank you for the opportunity to review and comment on the project-level Draft Environmental Impact Statement/Environmental Impact Report (DEIR) for the San José to Merced segment of the California High Speed Rail (HSR) program. The preparation of any joint National Environmental Policy Act/California Environmental Quality Act (NEPA/CEQA) document is a daunting task made even more so given the complexity of a more than 150-mile project boring through Pacheco Pass and crossing a variety of rural, suburban, and urban communities, including over 20 miles within the San José city limits. The level of effort and thoughtful analysis is apparent.

The development of High Speed Rail (HSR) across the State, and through Silicon Valley, is essential for our regional and local efforts to improve and connect the passenger rail network in the Bay Area with the rest of the State. The City continues to support the development of California's High Speed Rail system as an integral backbone of the Statewide rail network linking the capitol of Silicon Valley with the Central Valley and Southern California. At the same time the City of San José recognizes the importance of making the most of this project while minimizing its impacts, as articulated more fully throughout this letter.

The City looks forward to continued opportunities to partner with California High Speed Rail Authority (HSR Authority) to address the identified areas of concern, resolve the remaining issues, and collaborate in multi-agency initiatives to fully build out the stations, facilities, and infrastructure to deliver high-quality service and improved quality of life for residents along the corridor.

### General Comments

The following discussion provides some general comments as a summary of the City's specific comments on the DEIR that are presented in Appendix A. There is no dispute about the purpose or need for the project. In general, the City believes the DEIR is lacking in the following respects:

- The descriptions of existing conditions and adopted plans is incomplete.
- The DEIR does not identify all significant impacts and cumulative impacts.
  - The most important of these are safety impacts associated with additional trains, higher speeds, and additional tracks in at-grade crossings.
- Mitigation measures identified by the DEIR are insufficient to address significant impacts.

Page 1 of 45

Subject: San José to Merced Project Section Draft EIR/EIS

1654-1382

- Impacts that HSR could feasibility and practicably fully mitigate, but does not, include emergency response, noise, safety, and circulation.
- Disproportionate impacts to disadvantaged communities are not addressed fully in the proposed project design or mitigation measures.

1654-1383

The DEIR assesses a standalone HSR project that was scoped and developed by the HSR Authority. At the same time, multiple agencies in the San José to Gilroy South Bay rail corridor are developing long-range multi-agency strategic plans for transforming services and mobility across the corridor and beyond. These include the Diridon Integrated Station Concept (DISC) Plan and associated program of projects, Caltrain Business Plan, and Caltrain Grade Separation Policy. The HSR project is essential to many of these plans, especially the extension of tracks and electrification along Union Pacific Railroad (UPRR) right-of-way (ROW). The selection of the preferred alternative explicitly references how Alternative 4 advances expanded Caltrain service. When examining impacts, however, the DEIR does not disclose and analyze the reasonably foreseeable consequences and impacts of these adopted or on-going planning efforts that are either tied to the HSR project, or in conflict with it. This disconnect plays out at Diridon Station and its approaches, at-grade crossings, Caltrain stations, and other areas of the DEIR, as discussed in detail below and in Attachment A.

### **HSR and the Diridon Integrated Station Concept Plan**

The City appreciates the HSR Authority's continued engagement in the DISC planning process. The City, Santa Clara Valley Transportation Authority (VTA), Caltrain, and the HSR Authority are partners in realizing a vision for Diridon Station as a grand destination for community and commerce where people seamlessly connect via all transportation modes.

1654-1384

At the same time, the design of San José Diridon Station and its approaches in Alternative 4 is incompatible with that in the adopted DISC Concept Layout. Construction of Alternative 4 followed by a subsequent construction of the Concept layout would involve hundreds of millions of dollars in wasted costs and years of additional construction disruption, including in the Gregory, Gardner, and other Diridon Area neighborhoods.

1654-1385

The City asks the HSR Authority to add a design variant to their Final EIR that minimizes the construction of project elements by HSR that would be removed to rebuild Diridon Station between Taylor Street and Bird Avenue. Further, between Bird Avenue and Tamien Caltrain Station and between Taylor Street and Control Point Coast in Santa Clara, the design variant should harmonize the preliminary design and footprint as much as possible with that of the DISC Concept Layout and associated engineering being undertaken in the coming months. The rationale for the new variant is to actualize a low build introduction of HSR into the corridor that minimizes the construction disruption and costs from any early HSR service before Diridon Station is reconstructed, per the Concept Plan.

1654-1386

The DEIR distinguishes the HSR project from the DISC Plan, stating that "DISC is a separate planning process and decisions about future changes to Diridon station and the surrounding, Caltrain-owned rail infrastructure and corridor are the subject of multiple planning and agreement processes that are proceeding independently from this environmental process." The City requests that HSR Authority leverage the work of DISC to resolve significant and unavoidable impacts of the HSR project. The City asks the HSR Authority, within the Final EIR or as part of its adoption, to commit that the HSR Authority will pursue funding for their proportionate contribution to the reconstruction of the Diridon Station, and

Page 2 of 45

# Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

Subject: San José to Merced Project Section Draft EIR/EIS

- 1654-1386 | its related program of projects, concurrent with the construction of the San José to Merced segment of the HSR project. These commitments could be used as alternative mitigations to Diridon approach impacts from at-grade crossings, as detailed in this letter and Attachment A.
- 1654-1387 | Please refer to the memoranda by staff and City Councilmembers and action taken at the February 4, 2020 and August 20, 2019 San Jose City Council meetings for detailed descriptions and expectations of aesthetics, noise, and vibration treatments, partnership, and funding, including expectations of the HSR Authority during the environmental process.<sup>1</sup>
- 1654-1388 | **Environmental impacts of At-Grade Crossings and suggested mitigations**
- As further detailed in Attachment A, the decision of the HSR Authority to not include grade separation of the rail line in Alternative 4 leads to significant impacts in emergency response, noise, and circulation. Further, HSR and increased Caltrain operations through these crossings would pose an increased safety risk of collisions between trains and people walking, biking, and driving across these crossings. Grade separation between tracks and crossings at Auzerais Avenue, West Virginia Street, Skyway Drive, Branham Road, and Chynoweth Avenue, combined with the Caltrain stations design changes discussed in Attachment A, would eliminate noise impacts resulting from train horns that must be sounded at at-grade crossings and certain Caltrain stations. The same grade separations would also eliminate emergency response, vehicle/bike/pedestrian collision risks, and circulation impacts associated with at-grade crossings, as the streets would be separated.
- 1654-1389 | While adding grade separations along Monterey Road could increase costs and result in some additional visual and/or construction impacts, these grade separations have been shown to be feasible, practicable, and would result in overall lower environmental impacts. The City has prepared and delivered to the HSR Authority in October 2019 grade separation concepts that include conceptual designs, cost estimates and construction phasing (Attachment B). These show three grade separation configurations:
- A) retained embankment
  - B) hybrid
  - C) trench
- These grade separations could be constructed across Skyway, Branham, and Chynoweth. The very preliminary engineering cost estimates included in the conceptual designs are in the range of \$400 million (year of expenditure) for configurations A or B and \$1.4 billion for configuration C. Adding any of the configurations to Alternative 4 would still result in a cost billions of dollars below Alternatives 1, 2, or 3. Configurations A or B would introduce some level of visual impacts, but significantly less than those of Alternative 1 or 3. The impacts would be mitigated by AVQ-MM#4 and additional landscaping along the west side of Monterey Road. The emergency response, safety, noise, and circulation mitigations from grade separations would far outweigh any remaining visual impacts after mitigation.

The City asks the Authority to:

<sup>1</sup> The February 4, 2020 meeting materials can be found at <https://sanjose.legistar.com/LegislationDetail.aspx?ID=4311820&GUID=A390E029-8BCF-42D4-B5C8-161C43FB4ACE&Options=&Search=> and the August 20, 2019 meeting materials can be found at <https://sanjose.legistar.com/LegislationDetail.aspx?ID=4079644&GUID=28D0FE8B-F7FA-4B6E-B4CF-47D3E90FE229&Options=&Search=>

Subject: San José to Merced Project Section Draft EIR/EIS

- 1654-1390 | 1. Include grade separations in the project or as mitigation measures at Skyway Drive, Branham Road, and Chynoweth Avenue in the Final EIR
- 1654-1391 | 2. Begin inter-agency negotiations on an agreement on the proportionate share contributions of funding for construction of those grade separations with the City and other relevant state, regional and local agencies
- 1654-1392 | 3. Include a commitment to fund the grade separations at Auzerais Avenue and West Virginia Street, as part of DISC implementation, as alternative mitigations to the significant impacts at those crossings
- 1654-1393 | As with the Diridon Station issue, building a HSR project without grade separations, and asking other agencies to add grade separations after trains are running, would waste hundreds of millions of dollars and add new staging and construction costs and additional construction disruption.
- 1654-1394 | **Cumulative environmental impacts from adopted plans of other rail operators**
- The DEIR does not include the Caltrain Service Vision, nor the related work around the Caltrain Business Plan, that has been developed over the last two years. By failing to mention the Caltrain Service Vision adopted in October 2019, or to examine the consequence of added train traffic, the DEIR does not disclose the reasonably foreseeable cumulative impacts of the additional Caltrain service that Alternative 4 was explicitly designed to enable. These foreseeable additional impacts, including noise, emergency response times, vibration, circulation, and safety, which are not disclosed in the DEIR would fall disproportionately on the low-income and minority populations in southern San José and minority populations in the Gregory and Gardner neighborhoods. Those areas would see the highest increase in Caltrain service under the adopted Caltrain Service Vision.
- 1654-1395 | Over the last two years the DISC Partner Agencies, through the work under the Caltrain Business Plan, and DISC, have expended considerable efforts to come to an agreement on defining the future facilities needed to enable all service providers through Central San José. Since the DEIR does not base the project description and footprint on that body of work, it raises multiple questions about the adequacy of the proposed project footprint and/or impacts on other rail operators. The DEIR is unclear on the future operations and availability of the Union Pacific Railroad tracks through the CP Coast to Gilroy Corridor. This could have impacts to other passenger rail operators and require additional rail infrastructure or the curtailment of planned passenger rail service increases.
- 1654-1396 | Please clarify how East Bay passenger rail operators would be accommodated under Alternative 4. If the UPRR track is dedicated to freight, explain whether the Altamont Corridor Express (ACE) and Amtrak Capitol Corridor will utilize Caltrain/HSR blended tracks or a separate track. If ACE and Capitol Corridor used blended tracks, detail the implications for all four operators and specifically, whether all rail operators' planned frequency increases can be achieved, or whether they will be curtailed. If an additional track is needed from CP Coast to Michael Yard to accommodate ACE and Capitol Corridor, this is not shown in the plans, nor are the additional impacts disclosed.



# Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

Subject: San José to Merced Project Section Draft EIR/EIS

1654-1397

**Environmental Justice**

The DEIR identifies disproportionate impacts to low-income and minority communities in San José. Page 5-83 states that the “population within the Monterey Corridor Subsection has a higher percentage of minority populations (73.7 percent) compared to the reference community (66.3 percent) and a higher percentage of low-income populations (28.8 percent) than the reference community (23.3 percent). The San José Diridon Station RSA has a higher percentage of low-income populations (32.7 percent) than the reference community.” The DEIR on page 5-3 further states in regard to USDOT Order 5610.2(a), “USDOT will not carry out any programs, policies, or activities that will have a disproportionately high and adverse effects on minority populations or low-income populations unless ‘further mitigation measures or alternatives that would avoid or reduce the disproportionately high and adverse effect are not practicable.’” This leads to the finding that “Mitigation with noise barriers would not fully address the concerns raised during the environmental justice engagement process regarding noise and vibration, and noise and vibration impacts would predominately be borne by communities with minority populations and low-income populations higher than those of the reference community. As a result, operational noise impacts would result in disproportionately high and adverse effects on minority populations and low-income populations under Alternatives 2 and 4.” The City and the affected communities have asked the HSR Authority to include grade separations as mitigations for these impacts and have provided conceptual designs to the HSR Authority (Attachments B, C, and D). The DEIR, however, does not examine grade separations as potential alternatives or mitigations for the disproportionate noise, safety, and other impacts.

1654-1398

Both the design of grade separations under Alternative 2 and the City’s preliminary designs (Attachment B) show that grade separations are feasible. Adding any of the grade separation configurations the City examined to Alternative 4 results in a capital cost which is still several billion dollars lower than Alternative 1, 2, or 3; thus, adding grade separations to Alternative 4 appears to be practicable. Therefore, the City requests the HSR Authority add a modified version of Alternative 4 that includes grade separations and/or a proportionate share contribution to grade separations at Skyway Drive, Branham Road, and Chynoweth Avenue as mitigation for noise, emergency response times, circulation, and safety impacts that disproportionately affect the minority and low-income populations along Monterey Road. The unmitigated significant impacts that disproportionately impact environmental justice and minority populations and low-income populations is unacceptable and contrary to State and Federal policies and guidance.

1654-1399

**Station design and access at Capitol Station and Blossom Hill Station**

The HSR project proposes to fully rebuild the Caltrain stations from Capitol Station through Gilroy. This includes relocating platforms and moving or adding new station entrances. The design of station access and egress should be considered with the planning and design of walking and bicycling routes, the local street network, pick-up/drop-off, parking, and future development on the adjacent properties. Therefore, joint design process between HSR, Caltrain, VTA, and the City of San José are needed to resolve station access design issues at San José Caltrain stations. The HSR Authority has not yet begun such joint planning processes.

1654-1400

Two situations that should be addressed through joint station-specific planning and station access coordination are at Capitol Station. First, in Alternative 4, the western entrance of the relocated Capitol Station is proposed to be located in middle of an existing drive-in theater with no public access. A

Page 5 of 45

Subject: San José to Merced Project Section Draft EIR/EIS

1654-1400

publicly-accessible western station entrance should be provided, with a local access and circulation plan developed and funded to ensure easy walking, bicycling, transit, and drop-off access. Second, the adopted Communications Hill Area Development Policy requires the construction of a pedestrian pathway from the Communications Hill development to the Caltrain station. The Transportation Section of the Communications Hill EIR (now being implemented) requires a trail and bridge connection to the existing Capitol Caltrain Station. The DEIR does not show that related site, nor identify if a conflict might arise. Relocation of the station further south complicates design of the walkway and pedestrian over-crossing. In the absence of station-specific access planning, HSR is clearing footprints for multiples stations that may not be adequate for the eventual stations and related access facilities.

For directness of travel, customer experience, and visual reasons, the City asks the HSR Authority to analyze and clear designs for Capitol and Blossom Hill stations with passenger access to the platforms via undercrossings, consistent with the “City Preferred Options” attached to the City of Morgan Hill’s comment letter on the DEIR.<sup>2</sup>

**Additional Comments**

Please see Attachment A for additional comments organized by Chapter and Section.

**Conclusion**

In closing, we thank the HSR Authority for the opportunity to comment on the DEIR. The City is committed to the HSR program and our joint work through DISC as a full partner. We will make our staff available to work through the issues raised in this comment letter with HSR.

Connecting San José to the Central Valley and Southern California and transforming Caltrain service in southern San José are tremendous investments in our future. The project represents an unparalleled opportunity for people in the South Bay to connect to the rest of the California, reach new opportunities with greater mobility and less environmental impact, and live, work and play in great, transit-oriented communities. For the City of San José, the completion of High-Speed Rail, the Caltrain Service Vision, and the Diridon Integrated Station Concept Plan, together will advance the City’s vision of having connected and robust transportation options, embracing growth in the right places, and enjoying a thriving urban core. The City appreciates the partnership HSR has forged to date across these interrelated projects with the City and community, and looks forward to working together to make the most of this extraordinary opportunity.

Sincerely,



John Ristow  
Director  
Department of Transportation  
City of San José



Rosalynn Hughey  
Director  
Department of Planning Building and Code  
Enforcement  
City of San José

<sup>2</sup> “Caltrain Station Access” Perkins & Will, page 10  
<http://morganhillca.igq2.com/Citizens/FileOpen.aspx?Type=4&ID=6791>

Page 6 of 45

# Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued



## Attachments

- A. Additional Comments by Chapter
- B. Conceptual Designs, Cost Estimates, and Construction Phasing Plans for Grade Separations
- C. City Correspondence to HSR Authority April 14, 2016, May 7, 2018, August 22, 2019, and June 1, 2020
- D. Neighborhood letter to HSR Authority September 19, 2018
- E. Prior City Comments on Alternatives 1, 2, and 3 engineering drawings and potential impacts
- F. Information Memo on High Speed Rail Draft Environmental Impact Statement June 22, 2020

## Attachment A: Additional Comments by Chapter

### Specific Document Comments

#### **Chapter 1 Project Purpose, Need, and Objectives**

The Grade Separations in Santa Clara County mentioned in Subsection 1.4.3 are VTA projects, not Caltrain projects. The crossings are UPRR-owned, not Caltrain owned. While these grade separations were in the 2000 Measure A sales tax, they have no local funding allocated by VTA for construction. The grade separations are unfunded and should be identified as such.

In subsection 1.3 & 1.4 Relationship to Other Transportation Projects please include a sub-section on Diridon Integrated Station Concept Plan (DISC) in section 1.3 or 1.4. the HSR Authority is a multi-agency partner in this effort, along with Caltrain, VTA, and the City of San José.

#### **Chapter 2 Alternatives**

As described above, the at-grade crossings in the HSR blended corridor north of Coyote Valley are unacceptable to the City because of collision risks, circulation impacts, noise impacts, and environmental justice concerns. Alternative 4 needs to add the grade separation of the crossing at Auzerais Avenue, as either a project feature of mitigation. This crossing serves over 6,000 vehicles (average daily traffic or ADT) today and is projected to serve significantly more traffic with future station area development. It is only one of three streets to cross the train corridor between Diridon Station and I-280. The HSR 2018 Business Plan Phase I service plan indicates 160 HSR trains per day running south of Diridon Station. This would have major negative impacts to traffic, safety, noise, and emergency response. Adding a 3rd track exacerbates these concerns as it widens the crossing distance across the tracks and increases risk of exposure to train collision per FRA.<sup>3</sup>

As grade separation of Auzerais Avenue and West Virginia Street may not be possible with an at-grade Diridon Station, an alternate mitigation would be for the HSR Authority to commit its proportionate share contribution toward the grade separation of Auzerais Avenue and West Virginia Street, as part of the DISC Diridon Station reconstruction.

#### **Sections 3.2 Transportation**

Per City's letter to the HSR Authority on October 17, 2018, regarding Alternative 4, at-grade crossings on the High Speed Rail corridor are unacceptable. Currently, there are ten at-grade vehicular crossings on the proposed HSR corridor in the City of San José. These crossings have one to two tracks and serve 16 to 52 trains per day, up to a maximum train speed of 79 mph. In contrast, Alternative 4 proposes adding a third track, running high speed trains up to 110 mph, and serving up to 160 high speed trains per day. These

<sup>3</sup> "In-Depth Data Analysis of Grade Crossing Accidents Resulting in Injuries and Fatalities" Final Report, May 2017. DOT/FRA/ORD-17/04. US Department of Transportation, Federal Railroad Administration. Pg. 12 – 16, 33 – 39 <https://railroads.dot.gov/elibrary/depth-data-analysis-grade-crossing-accidents-resulting-injuries-and-fatalities>

## Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### Attachment A

1654-1405	conditions entirely contradict our City principles and policies for safety, in addition to state and national guidance <sup>4</sup> and data <sup>5</sup> , and even the HSR Authority's own Sustainability Vision/Commitment Policy.
1654-1406	<u>Caltrain Bridges</u> The Alternative 4 alignment from Taylor Street to Almaden Road proposes running primarily on existing railroad bridges many of which are around ninety years old. Please provide analysis of existing bridges that assesses any historic merit and demonstrates they do not need retrofits or reconstruction to meet the standard for Type 1 structures.
1654-1407	Rather than building new railroad bridges next to the existing ones, full replacement of existing bridges with single bridge structures would reduce the project footprint and property impacts near the bridges at: Taylor, I-280, Prevost, SR 87, Guadalupe River, Willow, Alma, and Almaden Rd.
1654-1408	<u>3.2.6.3 Parking</u> <u>Impact TR#9 Permanent Effects Related to Parking</u> The City is considering a Parking and Transportation Management District as part of its ongoing update to the adopted Diridon Station Area Plan. The DEIR finds that HSR will add to overall parking demand in the area of the proposed district. In order to minimize the direct and indirect impacts, the City requests that the HSR Authority commit to joining the Diridon Area Parking and Transportation Management District and thus participate in the holistic solution to parking alongside other partners in the DISC.
1654-1409	The reference to the San Jose Diridon Station Facilities Master Plan is outdated and should be replaced with references to the on-going update to the adopted Diridon Station Area Plan and the Diridon Integrated Station Concept Plan, of which the HSR Authority is one of four lead agencies.
1654-1410	<u>Impact TR#16: Continuous Permanent Impacts on Passenger Rail System Capacity</u> At Diridon Station, the Capitol Corridor trains use multiple tracks and platforms and is not limited to MT-1. Further Capitol Corridor currently stores and turns its trains in Diridon Station. The DEIR is unclear on if this activity would continue or be displaced under Alternative 4 changes to Diridon Station. If displaced the EIR needs to disclose where they would be relocated, as both the Caltrain Central Maintenance and Operations Facility and Michael Yard are fully occupied by Caltrain and ACE respectively and would not be available for Capitol Corridor trains.
1654-1411	<u>Impact TR#18: Permanent Impacts on Pedestrian and Bicycle Access</u> <u>Impact TR#19: Continuous Permanent Impacts on Pedestrian and Bicycle Access</u> <u>TR-MM#1 ... Address Traffic Delays</u> The appropriate and acceptable mitigation measures for traffic delay to the City of San José are:  <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) grade-separate key locations (Skyway Drive, Branham Road, Chynoweth Avenue, Auzerals Avenue, and West Virginia Street), and</li> <li>(2) reconstruct the west side of Monterey Road with pedestrian/bike facilities specified by the San José Complete Streets Design Standards and Guidelines.</li> </ol>

<sup>4</sup> FHWA

<sup>5</sup> "In-Depth Data Analysis of Grade Crossing Accidents Resulting in Injuries and Fatalities" Final Report, May 2017. DOT/FRA/ORD-17/04. US Department of Transportation, Federal Railroad Administration. Pg. 12 – 16, 33 – 39 <https://railroads.dot.gov/elibrary/depth-data-analysis-grade-crossing-accidents-resulting-injuries-and-fatalities>

### Attachment A

1654-1412	Alternative 4 should construct pedestrian and bike facilities on Monterey Rd as laid out in the San José Complete Streets Design Standards and Guidelines. There is no existing pedestrian facility on the west side of Monterey Rd south of Southside Dr. The construction staging for HSR will disrupt the west side of Monterey Rd, potentially including the curb and gutters. When restoring the area, the HSR project should install in a sidewalk and/or multi-use path pedestrian/bike facilities consistent with the San José Complete Streets Design Standards and Guidelines designs for Monterey Rd and HSR.
1654-1413	Permanent impacts should not affect road right-of-way for the planned and existing bikeways identified in San Jose Better Bike Plan 2025 ( <a href="https://tooledesign.github.io/San_Jose_Bike_Plan/new/#map">https://tooledesign.github.io/San_Jose_Bike_Plan/new/#map</a> ). Please review the referenced map and incorporate in the HSR area.
1654-1414	<u>Impact TR#17: Temporary Impacts on Pedestrian and Bicycle Access (Construction Impacts)</u> There will be significant impacts to pedestrian and bike access for years during construction. Add language requiring that any temporarily closed bike facility must include temporary signed detour route to accommodate bikes. The route must minimize detour length and bicycle traffic stress by providing a temporary route at least as "high a quality" as temporarily closed route. Class III equals lowest quality, Class II higher, Class I highest.
1654-1415	<b>Sections 3.4 Noise and Vibration</b>  <u>NV-MM#4: Support Potential Implementation of Quiet Zones by Local Jurisdictions</u> City staff does not support implementing quiet zones on the HSR corridor in San José, due to the safety impacts of train speeds up to 110 mph combined with train volumes over 200 per day and multi-track crossings which lengthen the distance of the crossing and increase the risk of collisions with second trains after a first train has passed. FRA in-depth data analysis shows that these features contribute to incidents at at-grade crossings. Additionally, FRA's analysis showed that having a highway intersection near a grade crossing nearly doubles the risk for incidents; Skyway, Branham, and Chynoweth crossings are all located adjacent to intersections with Monterey Rd. Removing the train horn is removing the extra warning that a train provides to users that the train is approaching the at-grade crossing. The HSR DEIR references the 30 fatalities and injuries that have occurred at at-grade crossings in Santa Clara County from 2011 to 2016, these being on railroad corridors with much lower train speeds and lower train volumes. City staff have read some of these crash reports and understand that most of these incidents were not ruled suicides; many of the incidents were a result of imperfect human decisions, for example pedestrians and bicyclists opening pedestrian gates and proceeding through the crossing in order to chase after a dog, or assuming that all trains had already passed, etc. Thus, even though HSR proposes to install safety measures such as 4-quadrant vehicle gates and pedestrian gates at at-grade crossings, we understand that these measures will not prevent all collisions with trains. Given the significant safety concerns with at-grade crossings on the HSR corridor, the solution is not a quiet zone; the solution is the elimination of at-grade crossings.
1654-1416	<u>3.4.7.1 Noise Mitigation Analysis – Horn Noise</u> Quiet zones should not be assumed as part of noise mitigations analysis. Per Code of Federal Regulations 49 Section 222. 51(c), the FRA can terminate any quiet zone even after it has been established, for example due to safety concerns at the at-grade crossings. Therefore, quiet zones cannot be relied upon to mitigate horn noise impacts as quiet zones are not permanent features.



# Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

## Attachment A

1654-1417	To eliminate the noise impacts caused by train horns expressing through Caltrain stations, the HSR Authority should come to an agreement with Caltrain and other relevant public agencies to implement station design features at rebuilt or modified Caltrain stations that would allow HSR trains to express past the station platforms without blowing their horns. Such an agreement and station features would eliminate the noise impacts from blowing train horns at Caltrain stations in San José including College Park, Tamien, Capitol, and Blossom Hill stations.
1654-1418	<u>Impact NV#2: Intermittent Permanent Exposure of Sensitive Receptors to Noise from Train Operations</u> Grade separation of Skyway Drive, Branham Road, and Chynoweth Avenue streets, combined with the agreement between the HSR Authority and Caltrain over train horns, would eliminate noise impacts from train horns during normal operations. The same grade separations would also eliminate all emergency response, vehicle/bike/pedestrian collision risk, and circulation impacts associated with at-grade crossings.
1654-1419	Inclusion of grade separations in the project could be coupled with inter-agency agreement on the proportionate share contributions of funding for construction of the grade separations by relevant state, regional and local agencies.
1654-1420	<b>Section 3.6 Public Utilities &amp; Energy</b>  <u>Public Water Utilities and Energy, San Jose Municipal Water System</u> In the first paragraph, revise the last two sentences to read as: "In the neighborhoods of Edenvale, and Coyote Valley, groundwater from the Santa Clara Sub-basin provides for most of the potable water use. The Evergreen service area receives both treated surface water and groundwater supply from SCVWD."
1654-1421	<u>Public Utilities</u> Under "No Project" alternative, it was concluded that development trends will be increased, and impact to aboveground and underground utilities will create pressure on public utilities. Please provide analysis to support this statement.
1654-1422	<u>Impact PUE#9: Continuous Permanent Impacts from Wastewater Generation - CEQA conclusion</u> CEQA conclusion for wastewater impact for Diridon station is "less than significant". This seems to be underestimated. The report projects Diridon Station will generate 24,200 gpd of wastewater and will assume an increase of 0.01% at the Treatment Plant. The 24,200 gpd amount is a 4 times increase in wastewater generation at Diridon Station. While the ultimate impact to the wastewater facility may be "less than significant," the impact on the existing localized wastewater infrastructure near the Station is significant. The project should include capital improvement funding to upsize the collection system infrastructure downstream of the Station.
1654-1423	<u>Impact HYD#2: Permanent Impacts on Drainage Patterns and Stormwater Runoff during Construction - Stormwater management</u> HYD-IAMF#1 and #2 both state that contractor shall prepare stormwater management plan and flood protection plan for review prior to construction and during design phase, stormwater capacity will be evaluated. Please add information to the FEIR that enables the City to know the impacts to City streets

Attachment A – Page 11 of 45

## Attachment A

1654-1423	and infrastructure.
1654-1424	Please identify stormwater treatment facilities required within City public right-of-way. The project needs to provide treatment for any new or replaced travel lane area exceeding 10,000 square feet of impervious surface.
1654-1425	<b>Section 3.8 Hydrology Water Resources</b> <u>Hydrogeology and Water Resources</u> Revise the first paragraph by adding the statement written in bold below: All four alternatives would require the protection of public drinking water supply wells during construction, as described in Impact HYD#8, and potentially the relocation of public drinking water supply wells. Existing wells in the HSR track alignment, such as below a viaduct or embankment, and other permanent impact areas, such as below realigned Monterey Road, would likely be abandoned and relocated nearby. <b>As in the case of San Jose Municipal Water System, there are three domestic groundwater well production facilities of approximate 300 feet depth designed to pump approximately 2,000 GPM each of potable water to provide water supply to San José Municipal Water System customers. Replacing these wells would likely require land acquisition, environmental review, permitting and approval from State Department of Drinking Water, specialized construction to drill at least 600 feet depth, and installation of pumps, motors, and protective enclosures.</b> Table 3.8-24 shows the existing public drinking water supply wells in the footprint of each alternative and subsection and the project's requirements to protect or relocate these wells in coordination with the owner.....
1654-1426	<b>Sections 3.11 Safety and Security</b>  <u>CA HSR Program Safety and Security Management Plan</u> This section states that the HSR alignment would be fully access-controlled, meaning that the public would be able to access the system only at the station platforms, and that access-control barriers and railway/roadway vehicle barriers along the right-of-way would prevent intrusion into the right-of-way. This is not true for Alternative 4 which includes at-grade crossings through which people, animal, vehicles, etc. can enter and cross the rail right of way. For safety reasons, at-grade crossings on the HSR corridor are unacceptable to the City of San Jose.
1654-1427	<u>Impacts to San José Fire Department Services</u> The San José Fire Department is an "All Risk" fire department providing services that include structure fire, wildland fire, first responder paramedics, technical rescue, aircraft rescue, and hazardous material response services.  The HSR Authority's DEIR outlines four safety and security impacts that will affect emergency vehicle response times and one will result in a permanent increased risk to all crossing users (vehicles, pedestrians, bicyclists, trains, etc.). <ul style="list-style-type: none"><li>Impact S&amp;S#1: Temporary Impacts on Emergency Access and Response Times from Temporary Roadway and Highway Closures, Relocations, and Modifications.</li><li>Impact S&amp;S#2: Temporary Impacts on Emergency Access and Response Times from Construction Vehicles.</li></ul>

Attachment A – Page 12 of 45

# Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

## Attachment A

1654-1427

- Impact S&S#3: Permanent Impacts on Emergency Access and Response Times from Permanent Roadway and Highway Closures, Relocations, and Modifications.
- Impact S&S#4: Continuous Permanent Impacts on Emergency Access and Response.
- Impact S&S#12: Permanent Exposure to Rail-Related Hazards

Each of the proposed alternatives will result in emergency vehicle response time delays that may impact the Departments overall system performance. The narrowing of Monterey Rd from six to four lanes in alternatives 1, 2, and 3 will lead to increased traffic congestion during commute hours, impacting the effectiveness of the Departments Emergency Vehicle Preemption (EVP) system, which improves the right of way for fire apparatus. Furthermore, trains have priority over emergency vehicles at crossings; this means that railroad crossing gates stay down when trains are approaching regardless of EVP, resulting in increased emergency response times.

1654-1428

Impact S&S#3: Permanent Impacts on Emergency Access

This section glosses over the impact that Alternative 4 will have on travel time between the east and west sides of Monterey Rd due to increased gate down time at Skyway, Branham, and Chynoweth crossings. This is a significant impact that can be avoided or mitigated through grade separations.

1654-1429

Impact S&S#4: Continuous Permanent Impacts on Emergency Access and Response Times

Alternative 4 could increase response times in areas west of the rail corridor by 180 seconds, impacting Fire Station 18 and the Department's contractual agreement with the Santa Clara County EMS Agency<sup>6</sup>. This agreement requires arrival within eight minutes 90 percent of the time for all EMS calls in urban areas excluding Medical Priority Dispatch System (MPDS) triage levels Omega<sup>7</sup> and Alpha<sup>8</sup>, and arrival within 13 minutes 90 percent of the time for Alpha calls in urban areas. In addition to performing to these standards, liquidated damages are assessed when response time is exceeded (see Table 1). Furthermore, delayed response times have been associated with poor patient outcomes. A study conducted by the American Heart Association resulted in "lower odds of favorable functional outcomes...[for] each elapsed minute of resuscitation" of a patient in cardiac arrest<sup>9</sup>. In 2018, Fire Station 18 experienced 1,547 responses that resulted in a greater than 4-minute response time<sup>10</sup>.

Table 1: Liquidated Damages for Response Time Non-Performance

Response Time Performance Liquidated Damages Per Response			
Amount that Response Time is Exceeded	Urban	Suburban	Rural Wilderness
Up to 2:59		Up to 2:59	
3 to 4:59		3 to 4:59	
5 – 9:59		5 – 9:59	
10 – 14:59		10 – 14:59	
			Fine per response
			\$50
			\$100
			\$250
			\$500

<sup>6</sup> 911 Emergency Medical Services Provider Agreement

<https://www.sccgov.org/sites/ems/Documents/agreements/CityofSanJoseEMSAgreementAmendments20181231.pdf>

<sup>7</sup> Omega MPDS triage determinant calls do not require an EMS response.

<sup>8</sup> Alpha MPDS triage determinant calls require Basic Life Support (BLS) or Advanced Life Support (ALS) first responder resource within 13 minutes.

<sup>9</sup> American Heart Association *Circulation*.

<https://www.ahajournals.org/doi/pdf/10.1161/CIRCULATIONAHA.116.023309>

<sup>10</sup> Measure T - New Fire Station Placement Prioritization

<https://sanjose.legistar.com/LegislationDetail.aspx?ID=4145191&GUID=609965EF-0851-485C-A633-4681EAFB67E6>

Attachment A – Page 13 of 45

## Attachment A

1654-1429

15 – 19:59	15 – 19:59	15 – 19:59	\$1,000
20 – 24:59	20 – 24:59	20 – 24:59	\$2,500
25 – 34:59	25 – 34:59	25 – 34:59	\$5,000
35+	35+	35+	\$7,500

Source: Table 6 of the 911 Emergency Medical Services Provider Agreement

1654-1430

Impact S&S#8: Permanent Exposure to Traffic Hazards

This section does not sufficiently cover hazards to users at at-grade crossings which is a significant impact. This section states only that at-grade crossings would be controlled by quad gates and roadway channelization. At-grade crossings are not foolproof even with gates and channelization. The HSR DEIR references the 30 fatalities and injuries that have occurred at at-grade crossings in Santa Clara County from 2011 to 2016, these being on railroad corridors with much lower train speeds and lower train volumes. City staff have read some of these crash reports and understand that most of these incidents were not ruled suicides; many of the incidents were a result of imperfect human decisions, for example pedestrians and bicyclists opening pedestrian gates and proceeding through the crossing in order to chase after a dog, or assuming that all trains had already passed, etc. Thus, even though HSR proposes to install safety measures such as 4-quadrant vehicle gates and pedestrian gates at at-grade crossings, we understand that these measures will not prevent all collisions with trains. Monterey Rd is a Vision Zero corridor because it already has the highest fatality rate for a City street in San Jose. The City is seeking to eliminate all fatalities and injuries, especially on this corridor, and the overwhelming evidence from FRA<sup>11</sup> is that the addition of tracks, addition of train volumes, and increase in train speeds, all at at-grade crossings which are adjacent to intersections that Alternative 4 will introduce, increase risk of fatalities and injuries.

1654-1431

Impact S&S#12: Permanent Exposure to Rail-Related Hazards

Analysis of the proposed project's impacts on Motor Vehicle, Pedestrian, and Bicycle Accidents Associated with High-Speed Rail Operations is incomplete. The EIR should separate the analysis of increased likelihood of train collisions and train - vehicle/pedestrian collisions, like the Burbank - Los Angeles document, which treats Impact S&S #5: "Train Accidents" and Impact S&S #6: "Motor Vehicle, Pedestrian, and Bicycle Accidents Associated with High-Speed Rail Operations" separately.

1654-1432

The discussion of grade crossing does not discuss several aspects of the project related to HSR operations and accidents including:

- Higher frequency of trains, both HSR and Caltrain, allowed by the HSR project
- Train speeds up to 110 mph
- Adding a third track to crossings, which results in a physically longer crossing
- Operating over at-grade crossings which are adjacent to highway intersections

These features increase the risk and severity of collisions, per FRA.<sup>12</sup>

<sup>11</sup> "In-Depth Data Analysis of Grade Crossing Accidents Resulting in Injuries and Fatalities" Final Report, May 2017. DOT/FRA/ORD-17/04. US Department of Transportation, Federal Railroad Administration. Pg. 12 – 16, 33 – 39 <https://railroads.dot.gov/elibrary/depth-data-analysis-grade-crossing-accidents-resulting-injuries-and-fatalities>

<sup>12</sup> "In-Depth Data Analysis of Grade Crossing Accidents Resulting in Injuries and Fatalities" Final Report, May 2017. DOT/FRA/ORD-17/04. US Department of Transportation, Federal Railroad Administration. Pg. 12 – 16, 33 – 39 <https://railroads.dot.gov/elibrary/depth-data-analysis-grade-crossing-accidents-resulting-injuries-and-fatalities>

Attachment A – Page 14 of 45

# Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

## Attachment A

1654-1433	<p>The discussion in the document is limited to a static analysis of the crossing protections that does not disclose the safety impacts of the items above during operations. Of the five crossings that the City of San José identified for grade separation, all five meet one or more of the conditions where the Federal Highway Administration's Technical Working Group finds that grade separation should be considered.<sup>13</sup> It is inconsistent for the HSR Authority to tout the safety benefits offered by grade separation in Alternatives 1, 2, and 3, and ignore the safety impacts of at-grade crossings in Alternative 4.</p> <p>The CEQA conclusion of less than significant impact is not consistent with the aforementioned FRA research and FHWA Working Group recommendations.</p>
1654-1434	<p>While S&amp;S#12 does not impact Fire Department response times, it does expose firefighters to increased risk when working on or near active railways. At-grade crossings have a higher propensity for collisions and accidental fires caused by debris on tracks which will require a fire department response. Alternative 4 increases the number and frequency of trains which increase the risk of collision or accidental fires.</p>
1654-1435	<p><u>SS-MM#3: Install Emergency Vehicle Detection</u></p> <p>The City of San José introduced Centralized Emergency Vehicle Pre-emption (CEVP) in 2018 through collaboration with the Fire Department, Information Technology Department, and the Department of Transportation<sup>14</sup>. The system, also referred to as EVP (Emergency Vehicle Preemption) covers more than 900 intersections within city limits, including Monterey between Capitol Expressway and Bernal Road. Although SS-MM#3 would provide emergency vehicle detection equipment to improve response times, this technology is already in use and would not provide an additional mitigation to narrowing of Monterey Highway or gate down time. Therefore, SS-MM#3 is not a mitigation, it already exists. Also, emergency vehicle preemption does not do anything for emergency vehicles waiting to cross an at-grade crossing when trains are approaching because train preemption supersedes emergency vehicle preemption. Again, the City requests that the HSR Authority enter into an agreement to fund its proportionate share of grade separation of key intersections along Monterey Road as the mitigation measure for SS-MM#3 in San José.</p>
1654-1436	<p><u>Mitigations for Fire Station 18</u></p> <p>Alternative 2 - Mitigation Measure #1 to "construct permanent access roads and driveways for alternative 2 Skyway Drive" (Variant B) will result in delayed access to southbound Monterey Highway, increasing overall response times. Should Monterey Highway and Skyway Drive be depressed as discussed in Variant B, a new fire facility may be required to maintain emergency vehicle access to the facility and to maintain effective deployment of resources at Station 18. A new facility on the eastern portion of the property would provide direct access to Skyway Drive and Monterey Highway as designed in Variant B.</p>
1654-1437	<p><b>Section 3.13 Station Planning Land Use</b></p> <p><u>Station Planning, Land Use, and Development – Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features</u></p>

<sup>13</sup> "Highway-Rail Crossing Handbook, Third Edition" July 2019. FHWA-SA-18-040/FRA-RRS-18-001. US Department of Transportation, Federal Railroad Administration. Pg. 119 - 122  
[https://safety.fhwa.dot.gov/hisip/xings/com\\_roaduser/fhwasa18040v2.pdf](https://safety.fhwa.dot.gov/hisip/xings/com_roaduser/fhwasa18040v2.pdf)  
<sup>14</sup> City of San Jose Fire Department CEVP Data Story <https://www.sanjoseca.gov/home/showdocument?id=50299>

## Attachment A

1654-1437	<p>Impact Avoidance and Minimization Features (IAMFs) are incorporated into the Project Section <i>design and construction</i> to avoid or minimize environmental or community impacts. However, those features seem unable to resolve structural design issues of concern such as impacts from at-grade crossings. This mismatch is seen throughout the DEIR. Operations manual and after-construction agreements cannot resolve project design features, yet the DEIR points to IAMFs as if they are mitigating project design issues.</p>
1654-1438	<p><u>LU-IAMF#1: HSR Station Area Development:</u></p> <p>General Principles and Guidelines refer to Operation and Maintenance only. They also refer to previous documents that may not be adequate to address current concerns, such as the HSR Station Area Development General Principles and Guidelines, February 3, 2011.</p>
1654-1439	<p><u>Figure 3.13-7 Planned Land Uses (Current Zoning)—San Jose Diridon Station RSA / Planned Development - San Jose Diridon Station Approach Subsection</u></p> <p>Information shown on map may need to be changed to reflect pending land use changes due to the updated Diridon Station Area Plan and proposed Downtown West development, if those changes are completed prior to the FEIR. Downtown West development should be included in discussion for planned developments around the Diridon Station Area as it may impact past and future analyses of the area. Industrial uses will be changed and will be substituted mostly by residential and office/commercial uses.</p>
1654-1440	<p>Expand the reference that says: "In addition, the Authority, Caltrain, the City of San Jose, and the VTA have formed a partnership to initiate a concept plan to transform San Jose Diridon Station" to include future inter-agency collaboration under LU-IAMF#2 Station Area Planning and Local Agency coordination.</p>
1654-1441	<p><u>Impact LU#4: Permanent Alteration of Land Use Patterns from Land Use Conversion and Introduction of Incompatible Uses San Jose Diridon Station Approach Subsection</u></p> <p>The document states that: "LU-IAMF#1 would avoid incompatibility of HSR infrastructure and the San Jose Diridon Station with adjacent land uses." It does not. Under "Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features," the "LU-IAMF#1: HSR Station Area Development: General Principles and Guidelines", clearly states that: "Prior to Operation and Maintenance, the Authority shall prepare a memorandum for each station describing how the Authority's station area development principles and guidelines are applied to achieve the anticipated benefits of station area development. Refer to HSR Station Area Development General Principles and Guidelines, February 3, 2011." Again, LU-IAMF#1 does not resolve the City's concerns with Alternative 4. LU-IAMF#1 is an "after-the-fact" operations and maintenance manual. It is unlikely that such a manual can resolve structural design concerns with noise and vibration along the Gardner neighborhood, safety and circulation impacts from the at-grade crossing at Auzaerais in the Gregory neighborhood. In addition, NV-IAMF#1 does not resolve the issues either. "NV-IAMF#1: Noise and Vibration" states that: "Prior to Construction, the Contractor shall prepare and submit to the Authority a noise and vibration technical memorandum documenting how the FTA and FRA guidelines for minimizing construction noise and vibration impacts would be employed when work is being conducted within 1,000 feet of sensitive receptors. Typical construction practices contained...". This measure is about construction only. NV-IAMF#1 cannot resolve structural design issues with associated operational impacts. Again, as an alternative mitigation for LU#4, enter into an agreement to fund HSR's proportionate share of grade separations at West Virginia Street and Auzaerais Avenue.</p>



## Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### Attachment A

1654-1442

#### San Jose Diridon Station Approach Subsection San Jose Visual Design Guidelines

This section states that the Jan 2012 San José Visual Design Guidelines were incorporated into a Cooperative Agreement that was approved by the City Council and the Authority Board of Directors and that "implementation of these Guidelines would reduce potential incompatibility of HSR infrastructure with adjacent land uses, thereby minimizing changes to existing or planned uses". This is not the case. First, the San Jose Visual Design Guidelines were never approved by City Council. Second, the San Jose Visual Design Guidelines only address a subset of alternatives: HSR viaduct from the northern limit, over the 280/87 interchange, to an at-grade alignment through Communications Hill and on a berm on the east side of the UPRR ROW in the Monterey corridor to the southern city limit. This does not cover Alternative 4 (blended at-grade through the whole corridor, including through the Gardner/N Willow Glen neighborhood) or Alternatives 1 and 3 (viaduct in the median of Monterey Rd). Therefore, the San José Visual Design Guidelines document is not an appropriate guideline to mitigate "potential incompatibility of HSR infrastructure with adjacent land uses." Specifically to mitigate the visual impact of the blended corridor, the City requests that the HSR Authority enter into an agreement to fund a share of full screening, aesthetic, and associated (noise, vibration) advanced through the DISC process as an alternative to the Visual Design Guidelines. Refer to the memoranda by staff and City Councilmembers and action taken at the [February 4, 2020](#) and [August 20, 2019](#) San Jose City Council meetings for detailed descriptions and expectations of aesthetics, noise, and vibration treatments, partnership, and funding, including expectations of the HSR Authority during the environmental process.

1654-1443

#### Impact LU#5: Permanent Indirect Impacts on Land Use Patterns from Increased Noise...

The City disagrees with the CEQA conclusion that impacts from noise on existing land use patterns would be less than significant under CEQA for all alternatives because existing transportation corridors are already exposed to increased levels of noise from train and vehicular traffic. Alternative 4 would have significant noise impacts on existing land uses, especially residential. Existing train volumes are only 52 trains per day at Auzerai Avenue and West Virginia Street grade crossings and 16 trains per day at the Skyway Drive, Branham Road, and Chynoweth Avenue crossings. HSR phase 1 would add up to 176 HSR trains per day, according to Appendix 2-C. All of these crossings are surrounded by residences. To say that the people who live there would not be impacted because they are already used to train and road noise is incorrect. Train noise would exceed the performance standards in San José ordinance 20.50.300. Frequent train horn noise throughout the day would disturb residents' quality of life and make it a less amenable place to live. A quiet zone is not an acceptable option for the City of San Jose to mitigate train horn noise impacts as explained elsewhere in our comment letter. Grade separation at these locations is the only appropriate mitigation to the numerous impacts caused by having at-grade crossings, and the City asks that the HSR Authority enter into an agreement to fund its proportionate share of grade separations as an alternative mitigation for LU#5.

1654-1444

Impact LU#5: Permanent Indirect Impacts on Land Use Patterns from Increased Noise, Light, and Glare  
Alternative 4 would have significant noise impacts on existing land uses, especially residential. Existing train volumes are only 52 trains per day at Auzerai Avenue and West Virginia Street grade crossings and 16 trains per day at the Skyway, Branham, and Chynoweth crossings. HSR phase 1 would add up to 176 HSR trains per day. Further the adopted Caltrain Service Vision would add 268 Caltrains a day at Auzerai and Virginia and 152 Caltrains a day at Skyway, Branham, and Chynoweth crossings. All these crossings are surrounded by residences. To say that the people who live there would not be impacted because they're already used to train and road noise is incorrect. Train noise would exceed the performance standards in San José ordinance 20.50.300. Frequent train horn noise throughout the day would disturb residents' quality of life and make it a less amenable place to live. This leads us to disagree

Attachment A – Page 17 of 45

### Attachment A

1654-1444

with the CEQA conclusion that impacts from noise on existing land use patterns would be less than significant under CEQA for all alternatives because existing transportation corridors are already exposed to increased levels of noise from train and vehicular traffic.

1654-1445

A quiet zone is not an acceptable option for the City of San Jose to mitigate train horn noise impacts as explained elsewhere in our comment letter. Grade separation at these locations is the only appropriate mitigation to the numerous impacts caused by having at-grade crossings.

1654-1446

The DEIR states on pg. 13-51 that: "For those portions on embankment, noise would diminish to less than 100 decibels 75 feet from the source." The current rail ROW in the Gardner neighborhood would not allow for this noise reduction because it is not possible to provide 75 feet distance from the tracks and the residential properties, even less as HSR adds additional tracks within the existing ROW. Furthermore, the DEIR states that: "Introduction of a new source of noise into portions of the project constructed within existing transportation corridors **would not be as noticeable as train noise in the rural portions of the alignment**." It is the opposite: new/additional noise into existing corridors (particularly those that are residential), just exacerbate a problem that is already there. The fact that the residents have been able to cope with noise over the years is not a rationale to justify additional noise. This is traditional nuisance law in city planning validated by the US Supreme Court. If you come to the nuisance, it is your problem. But if you create or add a nuisance, the problem is for the one adding the nuisance, not the residents who live currently there.

1654-1447

#### Mitigation Measure LU-MM#1: HSR Station Area Development: General Principles and Guidelines

Mitigation Measure LU-MM#1 does not address the City's concerns with land use compatibility and will not be able to resolve concerns dealing structural design issues. The principles and guidelines need to be incorporated into the project design process to mitigate impacts and add benefits, rather than after the fact.

1654-1448

### **Section 3.15 Parks Recreation Open Space**

#### Table 3.15-2 Parks, Recreational Facilities, and Open Space Resources by Subsection

The agency with jurisdiction for Highway 87 Bikeway is Caltrans. The HSR Authority will need to consult and seek approval from Caltrans on the traction control infrastructure and design plans. The City is permitted to use the facility for pedestrian/bicycle usage through a Joint Use Agreement and share maintenance responsibilities with Caltrans, as outlined in the Freeway Maintenance Agreement. The HSR Authority will need to coordinate an amended or new agreement to accommodate the joint use and additional functions along the bikeway if needed.

1654-1449

Three Creeks Trail is recognized in the table as undeveloped. The trail is open from Lonus Street to the Falcon Court cul-de-sac. The Guadalupe River Trail Master Plan documents a future bridge span over the Guadalupe River to enable interconnectivity of these trail systems.

1654-1450

Table inaccurately defines San Jose Trails per the "Features" column as "Urban, hiking and bicycle trail". This should be more clearly stated as "Class I Bikeway Trails meeting recreational and active transportation functions (for pedestrians, bicyclists, equestrian and other users)."

1654-1451

#### Impact PK#2: Temporary Changes to Access or Use of Parks

Attachment A – Page 18 of 45

# Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

## Attachment A

- 1654-1451 | Please provide more clarity regarding loss of the Fisher Creek Trail alignment due to the HSR embankment. The project speaks of "decreased access," but "Permanent Loss of Access" would be a more clear statement. This is a significant impact to the City's goal for developing an interconnected Trail Network, per the General Plan and ActivateSJ (Department of Parks Recreation & Neighborhood Services, 20-year Strategic Plan).
- 1654-1452 | Impact PK#4: Permanent Changes Affecting Access to or Circulation in Parks, Recreational Facilities, and Open Space Resources  
Impact PK#6: Permanent Acquisition of Parks, Recreation, and Open Space Resources  
Loss of the Highway 87 Bikeway North (between Almaden Expressway and Willow Street) may not be permissible. The bikeway was developed as a mitigation for loss of pedestrian and bicyclist access when Highway 87 replaced surface streets. Please determine if a temporary loss is permissible per CEQA and if not, coordinate with San Jose on a suitable Class I Bikeway Trail alternative route.
- 1654-1453 | The Highway 87 Bikeway Trail leads to the Tamien Light Rail / Caltrain Station. Loss of access from Willow Street will impact a Community of Concern (Washington Area Neighborhood).
- 1654-1454 | Table 3.15-14 CEQA Significant Conclusions  
Impact PK#4 seems to create a conflict between the HSR EIR and Highway 87 EIR, which required development of the Highway 87 Bikeway Trail as a mitigation for lost pedestrian and bicycle access (formerly provided by surface streets). Again, please determine if this loss is permissible per CEQA. If this needs further mitigation, the parallel Guadalupe River Trail system has been master planned from Virginia Street to Chynoweth Avenue. The statement on Page 3.15.125 about the loss of Highway 87 Bikeway North is very concerning; please clarify and coordinate with the City about a proper process moving forward.
- 1654-1455 | **Section 3.16 Aesthetics**  
Impact AVQ#6: Permanent Direct Impacts on Visual Quality- Monterey Highway San Jose Landscape Unit  
As part of AVQ-MM#3 Public Art must be integrated into CHSTP structures within City limits. This complies with the City of San Jose ordinance for Public Art, and the City of San Jose adopted Public Art Masterplan. It is also in accordance with CHSTP Aesthetic guidelines for non-station structures. Similar to the City's percent for art ordinance, it is recommended CHSTP set aside 1% of their overall construction budget, including any land acquisition costs, for public art, and contract with the City's Public Art program to help manage the Public Art component.
- 1654-1456 | Please clarify how AVQ-MM#4 (provide vegetation screening) would work in the Monterey corridor for Alternatives 1, 2, 3, and 4. Alternatives 1 and 3 (viaduct in the Monterey Rd median) stay out of UPRR ROW, and the City therefore does not understand where trees and vegetation will be planted. Moreover, considering that the viaduct is up to 80 feet tall, please articulate how trees would screen residential views of the HSR viaduct. Any visible components of the structure that are left exposed after the vegetation screening should implement public art to help enhance the visual quality. Please show a schematic demonstrating where trees will be planted and how they will obstruct residential sight lines to the HSR viaduct from adjacent residential neighborhoods. For Alternatives 2 and 4, similarly clarify where will you plant the trees/vegetation. The City is concerned that there is insufficient space in the Monterey

Attachment A – Page 19 of 45

## Attachment A

- 1654-1456 | corridor, especially on the west side of the rail corridor, for tree planting with these alternatives. Please produce a schematic showing otherwise.
- 1654-1457 | Tree plantings to the east of the HSR alignment can be accomplished under Alternative 4 by building the missing bicycle and pedestrian facilities, including tree wells and streets trees, south of Southside Dr per the adopted San José Complete Streets Design Standards and Guidelines. Two of the grade separation configurations for Monterey Rd design by the City (Attachment B) would provide a 10 foot offset on the western side of the alignment that could be used for vegetative screening plantings. The third is a trench that would not have visual impacts.
- 1654-1458 | **Section 3.17 Cultural Resources**  
Impacts to the Southern Pacific Depot (i.e., the/ Diridon Station): This is a Designated City Landmark and as such any work within the legal description boundary of the Landmark requires a Historic Preservation Permit to be reviewed by the City of San Jose's Historic Landmarks Commission as the Quasi-Judicial Body with a final approval by the Director or City Council. This review is required under the City's Historic Preservation Ordinance MC13.48. Depending on the work within the legal boundary of the Landmark, the required finding is that the work is not a "detriment" to the Landmark. A Significant and Unavoidable impact may be seen as a "detriment" but more specific project details are needed to analyze.
- 1654-1459 | Impacts to the Sunlite Bakery Company: This is a Candidate City Landmark. Although because not locally designated it is not subject to the Historic Preservation Ordinance. However, the work may not be consistent with the General Plan policies for Historic Preservation. This property needs a treatment plan to determine if a change of status would result on the Historic Resources Inventory, with a classification from Candidate City Landmark to Structure of Merit because of loss of integrity due to the project.
- 1654-1460 | Table 3.17-9 CEQA Significance Conclusions for Impact CUL#4: Permanent Demolition, Destruction, Relocation, or Alteration of Built Resources or Setting  
Because of the Significant and Unavoidable impacts to Southern Pacific Depot and Sunlite Bakery, the project is inconsistent with several policies under the City's General Plan for Historic Preservation. Also any work (both public and private) to the above properties requires "Early Referral" consultation with the Historic Landmarks Commission under the City Council policy. This should be scheduled as soon as possible.  
Link to Historic Landmarks Commission: <https://www.sanjoseca.gov/your-government/departments/planning-building-code-enforcement/planning-division/commissions-and-hearings/historic-landmarks-commission>
- 1654-1461 | **Section 7.0 Other NEPA CEQA Considerations**  
7.1.1 Adverse Effects that Cannot be Avoided under NEPA  
The DEIR pg. 7-1 states: "The changes to the geometry and capacity of intersections under Alternatives 1, 2, and 3 would result in automobile delay. These delays would not occur under Alternative 4." Alternative 4 however, significantly increases gate down time at at-grade crossings, causing delay for all users (vehicles, pedestrians, bikes) crossing the railroad corridor, which are impacts under NEPA.

Attachment A – Page 20 of 45

# Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

## Attachment A

## Chapter 8 Preferred Alternative

## 8.2.1 Local Communities

The subsection "City of San Jose, downtown area to Tamien" in the DEIR does not mention the input from both the City of San José, and other stakeholders about the needs to align HSR plans with on-going Diridon Integrated Station Concept Plan work. Please refer to City letters dated: April 14, 2016, May 7, 2018, August 22, 2019, and June 1, 2020 (Attachment C) and memoranda by staff and City Councilmembers and action taken at the [February 4, 2020](#) and [August 20, 2019](#) San Jose City Council meetings.

The subsection "The City of San Jose, Monterey Corridor" does not mention the repeated input from both the City of San José, neighborhood groups, and residents that grade separations need to be included for safety, noise, and traffic reasons. Please refer to City letters dated: April 14, 2016, May 7, 2018, August 22, 2019, and June 1, 2020 (Attachment C) and memoranda by staff and City Councilmembers and action taken at the [February 4, 2020](#) and [August 20, 2019](#) San Jose City Council meetings, and neighborhood letter dated March 20, 2019 (Attachment D).

## 8.4.1.2 Monterey Corridor Subsection

Train horn noise can be mitigated by grade separations along Monterey Rd and adding design features to Blossom Hill and Capitol Caltrain stations that would allow HSR trains to pass trains without blowing horns. Similarly, emergency vehicle access and response time impacts can be mitigated by grade separations along Monterey Rd. Again, the City requests that the HSR Authority enter into an agreement to fund its proportionate share of grade separation of key intersections along Monterey Road as alternative mitigation for safety and security, noise, traffic and other impacts, as detailed above.

## 8.4.3 Additional Considerations

The DEIR correctly points out that Alternative 4 would enable the Caltrain Service Vision. The Service Vision was adopted in October 2019 by Resolution 2019-38, six months before the DEIR was published. Discussion or analysis of the implications and impacts from the Service Vision is missing from rest of the DEIR document. It is not addressed in the Cumulative impacts or specific impact analysis chapters.

Since Alternative 4 "would provide for an extension of electrification and other infrastructure to support increased regional passenger rail service to Gilroy," disclosure of the reasonably foreseeable impacts due to increased Caltrain service south of Tamien station should be provided when comparing alternatives.

## 8.4.4 Alternative Comparison

When combining both severe and moderate impacts, Alternative 4 has the most noise impacts after mitigation, not Alternative 1. Alternative 4 has the most moderate and severe noise impacts even after sound wall mitigations and if cities adopted quiet zones, see table 3.4-28 through 3.4-31.

As the HSR Authority cannot unilaterally adopt quiet zones, and per Code of Federal Regulations 49 Section 222.51(c) the FRA can remove a quiet zone, quiet zones cannot be relied upon as mitigation. Alternative 4 would have the highest number of severe impacts after sound wall mitigation. Alternative 3 has the lowest number of severe noise impacts with both levels of mitigations. See Table 3.4-28, Table 3.4-31, and Table 3.4-34 "Noise Mitigation Effectiveness" of Chapter 3.4.

## Section 3.19 Cumulative Impacts

Attachment A – Page 21 of 45

## Attachment A

## Noise

Caltrain Service Vision is missed from the planned rail and transit projects discussion. The increased Caltrain service enabled by extension of blended service would add significant cumulative noise impacts. According to Caltrain's "City of San José Booklet"<sup>15</sup> under the adopted Service Vision the number of Caltrains crossing Auzerais and Virginia would increase from 34 per day today to 268 in 2040. At Skyway, Branham, and Chynoweth, Caltrain would increase from 6 (today) to 58 trains per day. These numbers are far higher than the those in the Caltrain electrification EIR, and would have substantial effects on grade down time, noise, and vibration. Discussion and quantification of these cumulative impacts is warranted, especially in the areas of noise, vibration, and emergency response where significant impacts exist before the additional Caltrain impacts are considered.

## APPENDIX 2-D: APPLICABLE DESIGN STANDARDS

## Roadway Work (Grade Separation) Design Checklist

- 1. Vehicle Classification:** Refer to San José Complete Streets Design Standards and Guidelines for design vehicle and control vehicle selection, page 59.  
CSJ General Plan Land Uses map:  
<https://www.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=5c1421e8dc7f4839a70781c3924d7440&extent=-13575059.1668%2C4481254.8279%2C-13560536.1314%2C4490389.0528%2C102100>
- 2. Design Speed:** Refer to San José Complete Streets Design Standards and Guidelines Target Speed information (p. 21). Refer to City General Plans 2040 for street typology and functional classification.
- 3. Roadway Grades:** Refer to San Jose Muni Code 19.36.040 and Maximum Street Gradient Design Standards (<https://records.sanjoseca.gov/Ordinances/ORD17539.pdf>).
- 4. Roadway X-slopes:** 2% max for San Jose Streets.
- 5. Grade Differential:** Refer to Maximum Street Gradient Design Standards.
- 6. Roadway Width:** Refer to San Jose Mini Code 13.05.070 for Standard Right of Way (ROW) Widths, San Jose Complete Streets Design Standards and Guidelines for Chapter V for sidewalk width and Page 15-19 for roadway widths examples.
- 11. Horizontal Curves:** Refer to San Jose Muni Code 19.36.040.
- 12. Stopping Sight Distance(Vert):** Follow latest HDM.
- 15. Lane Width:** Refer to San Jose Complete Streets Design Standards and Guidelines Page 14  
The rest design elements should follow latest Caltrans Standard Plans, HDM, AASHTO and NACTO design guide, whichever is more stringent.
- 16. Cul De Sac:** Refer to Muni Code 19.36.080 and San Jose Geometric Design Guidelines
- 17. Street Knuckle:** Refer to San Jose Geometric Design Guidelines
- 18. Stopping Sight Distance (Hori):** Follow latest HDM.

Design speed should follow the San Jose Complete Streets Design Standards and Guidelines Target Speed associated with Street Typology and add Street Typology into the design elements where applicable.

<sup>15</sup> [https://caltrain2040.org/wp-content/uploads/CBP\\_CIA\\_R2\\_Booklet\\_SI-2.pdf](https://caltrain2040.org/wp-content/uploads/CBP_CIA_R2_Booklet_SI-2.pdf)

Attachment A – Page 22 of 45



# Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

## Attachment A

1654-1482	<p><b>APPENDIX 2-E: PROJECT IMPACT AVOIDANCE AND MINIMIZATION FEATURES ANALYSIS</b></p> <p><u>LU-IAMF#2 Station Area Planning and Local Agency Coordination</u></p> <p>The City called for better interagency coordination to resolve the concerns with Alternative 4 and also continue to work together with The HSR Authority to better integrate the Diridon Integrated Station Concept Plan (DISC) into the HSR project design. It appears that such coordination should be better described and identified under LU-IAMF#2. However, LU-IAMF#2 refers to Operations and Maintenance, not structural design issues that could potentially resolve the City's concerns. Addressing the City's concerns via a collaboration between the City and HSR Authority should be via design first, and then operations and maintenance. For example, the EIR/EIS can include an alternative mitigation measure for the HSR Authority to contribute to DISC grade separations at Auzerais and West Virginia, addressing both noise and at-grade crossing safety concerns. It is very unlikely that an operations manual under LU-IAMF#2 would fully resolve at-grade crossing impacts at Auzerais and West Virginia.</p>
1654-1483	<p><b>APPENDIX 2-K: POLICY CONSISTENCY ANALYSES</b></p> <p><u>Table 3 Policy Inconsistency, Reconciliation, and Rationale for Noise and Vibration - Land Use Compatibility Guidelines for Community Noise in San Jose, Table 4</u></p> <p>APPENDIX 2-K: POLICY CONSISTENCY ANALYSES does not resolve or reconcile the project's impacts. Page 2-K-7 states that: "Project implementation would result in noise environments that exceed 70 Ldn which requires acoustical analysis for residential land use/FRA Category 2 and schools and churches, etc./FRA Category 3. At institutional and commercial land use/FRA Category 3, project implementation would result in noise environments that exceed 77 Ldn which requires acoustical analysis." The document provides as a solution a circular reference, referring to LU-IAMF#1 HSR Station Area Development Principles and Guidelines, which again is a future manual to resolve operations and maintenance issues, and not structural design issues that cause the significant noise impacts after mitigation</p>
1654-1484	<p><b>APPENDIX 3.19-B:</b></p> <p><u>Cumulative Transportation Projects Lists</u></p> <p>Caltrain Service Vision adopted October 4, 2019 is missing from the project list. The increased Caltrain service enabled by extension of blended service would add significant cumulative benefits and impacts.</p>
1654-1485	<p>Since Alternative 4 "would provide for an extension of electrification and other infrastructure to support increased regional passenger rail service to Gilroy," disclosure of the reasonably foreseeable impacts due to increased Caltrain service south of Tamien station should be provided. These include additional train horn noise, gate down time, and vibration.</p>
1654-1486	<p><b>Volume 3</b></p> <p><u>TT-D0702 Monterey Rd - Fisher Creek Trail</u></p>

Attachment A – Page 23 of 45

## Attachment A

1654-1486	<p>The aerial structure is developed upon columns. This is contrary to text suggesting that a berm would prevent continuity of Fisher Creek Trail and link to Coyote Creek Trail. Please refer to discussion on Page 3.15.54. Confirm that an existing signalized crossing of at-grade rails will remain in place, and public passage may occur beneath the aerial HSR structure. The City recommends alteration of HSR alignment in this area if this public passage can be sustained.</p>
1654-1487	<p><u>TT-D4002 College Park Caltrain Station</u></p> <p>The proposed rebuild of the College Park Caltrain Station will have a single side platform requiring northbound trains to cross the south bound mainline to reach the station. Please confirm that this design is compatible with level of blended service proposed in the DEIR and the Caltrain Service Vision. If not, please clarify whether service to the station will be impacted. If any additional island platforms are needed, grade separated passenger access across the tracks is necessary.</p>
1654-1488	<p><b>TT-D4004 and D4005 – Hwy 87 Bikeway Trail and Caltrain service road</b></p> <p>The proposed flood wall at the perimeter to Unified School District site appears to impact the entry to the Highway 87 Bikeway Trail. There may also be an impact near Almaden Expressway, and it is unclear how the trail is sustained beneath the Expressway. The City cannot support a tunnel within the trail network, particularly at a site with no potential for observation by police or rangers. The City asks for the trail passage to occur within an unconfined space.</p>
1654-1489	<p>The City has reached out to Caltrain in order to support dual use of its service road planned between the elevated Highway 87 and the active railway by Sta B3198+00. Alternative 4 appears to narrow that space and may jeopardize our efforts to build a trail connection from the Three Creeks Trail to Alma Avenue along the west side of the highway. Caltrain has been supportive of a joint-use trail access. City provided the HSR Authority a copy of the 2015 Three Creeks Trail Vision Study in 2016. We seek a clear statement that a wide passage will support a Class I Bikeway connection from the Highway 87 Bikeway Trail to both sides of Alma Avenue. This improvement would be the north and south of Alma Avenue, and not resolved by use of Willow Street.</p>
1654-1490	<p><b>Construction Impact Mitigation Measures</b></p> <p>The Construction Impact Mitigation Measures are an area of significant concern where the DEIR needs to be expanded in detail and clarified in order to allow the City to provide meaningful and comprehensive review. The construction impact outreach and mitigation plan measures lack specificity and does not commit HSR to a specific course of action that will reduce significant impacts. Please further articulate the scope, timing, and commitments of HSR to mitigate construction impacts and how the proposed mitigations will fully and adequately address each impact. Without some level of detail with respect to anticipated impacts and corresponding mitigation measures it is not possible to determine if the mitigation itself triggers other environmental considerations. At a minimum, the mitigation measures should specify how they will comply with the intent of the City's Construction Impact Ordinance as set forth in Title 13, Section 13.36 of the San Jose Municipal Code.</p>
1654-1491	<p>The City expects the HSR Authority to enter into a mutually-beneficial master cooperative agreement with the City that includes very specific and proactive construction impact outreach and mitigation plan measures. For example, the specific measures should include:</p>

Attachment A – Page 24 of 45

## Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### Attachment A

1654-1491

- a traffic/transportation management plan that outlines the timing of street, trail and transit service closures and alternative routes for all travelers;
- a detailed outreach and impact mitigation approach that proactively addresses the needs of businesses, residents, employees, and other visitors, with clear, culturally competent and multilingual communication channels, processes and points of contacts;
- advance information about the processes for construction easements and/or damages, including for landlords and businesses that are concerned about leasing their properties in anticipation of the project; and
- truck haul routes that avoid further exacerbating construction impacts.

1654-1492

The City expects the construction outreach and impact mitigation elements to be well-planned and coordinated far in advance of the start of construction, such that negative impacts, anticipated or not, can be responsibly, quickly, and thoroughly addressed. This will provide assurance and certainty for the City, community, and particularly the businesses, institutions, and residents most impacted by construction of this extensive project.

1654-1493

### Agency Jurisdiction, Environmental Compliance and Implications for City

The DEIR does not clearly identify and explain the roles and responsibilities of various other public agencies, including the City, who will be required to issue or approve various discretionary agreements, permits or licenses as part of the project. The City seeks certainty about which agency is intended to have jurisdiction for various aspects of the project, i.e. roles, responsibilities, and resource commitments. For example, HSR has established an Environmental Management System to ensure systematic accountability of mitigation measures. As part of this, HSR has developed an Environmental Impact Compliance and Reporting (EICR) matrix for the project to enable a complete tracking of all the mitigation measures. This matrix documents the environmental issue, mitigation measure, implementation timeframe, and responsibility and oversight. This compliance system includes the following key elements:

- Federal and state environmental mitigation measures, referred to as the Mitigation Monitoring and Reporting Program (MMRP);
- Design Requirements and Best Management Practices to avoid environmental impacts;
- Property Specific Requirements developed prior to right-of-way acquisition to minimize effects on property owners;
- Archaeological Sensitive Area (ASA) tracking; and
- Permit Compliance Monitoring, as jurisdictional agencies' permits are obtained.

Unfortunately, the above-referenced documents do not clearly articulate the role and obligation of the City of San José as a responsible agency for the HSR project. The City expects the HSR Authority to work with the City to clarify the City's obligations and responsibilities for the HSR project. The City will be required to take discretionary actions for encroachment permits, temporary street closures, utility realignments, pavement repairs, and other related work within the City. Mitigation measure monitoring may be tracked by the City through its permit compliance system, through the HSR system discussed above, and/or through other agencies (i.e., the Santa Clara Valley Water District).

A formal agreement articulating the responsibilities of the City and the HSR Authority regarding mitigation monitoring and compliance with the environmental document will be required. The DEIR should clarify the Master Cooperative Agreement between the City and the HSR Authority will be the mechanism for specifying roles and responsibilities.

Attachment A – Page 25 of 45

# Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

## Attachment A

No.	Section	Report Page	Subject	CSJ COMMENTS
1654-1494	1		General Comment	Per City Council 5-1 Intersection Adverse Affects have to be addressed. Refer to the City's Transportation Analysis Handbook on how to address adverse affects. Link to City Council 5-1: <a href="https://www.sanjoseca.gov/your-government/departments-offices/transportation/planning-policies/vehicle-miles-traveled-metric">https://www.sanjoseca.gov/your-government/departments-offices/transportation/planning-policies/vehicle-miles-traveled-metric</a>
1654-1495	2		General Comment	Include vehicular queuing analysis at all left turn pockets at study intersections and lengthening of pockets where feasible.
1654-1496	3		General Comment	Include analysis to changes of access and circulation to properties affected by the alignment.
1654-1497	4		General Comment	Provide analysis of pedestrian and bike safety at at-grade intersection crossings.
1654-1498	5		General Comment	Provide parking numbers required by the project. Where will employees park?
1654-1499	6		General Comment	Include sight distance analysis at study intersections with train crossings and any required improvements to improve sight distance
1654-1500	7		General Comments	This EIR proposes environmental clearance of an HSR project for construction when the corridors from Transbay to Santa Clara and Santa Clara to Gilroy are in the midst of multiple on-going multi-agency planning processes to define the futures of those corridors.
1654-1501	8		General Comment: Proposed baseball stadium	Remove all reference to the ballpark stadium EIR and project. The project is not moving forward, therefore mentioning it is irrelevant, even it was approved. The Diridon Station Area Plan is currently being amended to remove the ballpark land use entirely.
1654-1502	9		General Comment: Google Development	Update all reference to Google development to state the following: - Google development is <b>85 acre</b> - Diridon Station Area is <b>250 acre</b> - As of October 2019, Google's office development ranges from 6.5-7.3 MSF of office - At the time of HSR construction, depending on schedule overlaps with other future developments (i.e. Google), parking conditions may vary and HSR may need to conform to different parking conditions.
1654-1503	10		General Comment: Planned Passenger Rail Projects	Update dates throughout EIR documents: - BART Ph1 Berryessa BART Station began passenger service on <b>June 13, 2020</b> (not 2019) - BART Ph 2 plans to open in <b>2029/2030</b> (not 2026) - Capitol Expressway Light Rail Project plans to open in <b>2026</b>



## Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### Attachment A

1654-1504	11			Public Art/Muni Code 22.08 Art Program	Any visible HSR infrastructure, especially that which is above grade in San Jose, should set aside at least one percent of the construction budget for public art - this would comply with the City's percent for art ordinance. This can be used to hire an artist or artist(s) to help integrate a thoughtful design approach to any infrastructure that is significantly visible.
1654-1505	12			Public Art Master Plan	Any structures that go into the city environment, sound walls, above grade work, or new construction, will need to have an aesthetic component per San Jose Public Art Master Plan, approved by City Council in March 2007. The Masterplan established priorities for the Public Art Program and recommends public art elements will be incorporated into high-traffic transportation corridors and pedestrian areas. Attached is a list of recommendations regarding public art, aesthetics and design for HSRA to consider when we update the draft Visual Design Guidelines.  Link to the Public Art Master Plan: <a href="https://www.sanjoseca.gov/home/showdocument?id=2008">https://www.sanjoseca.gov/home/showdocument?id=2008</a> Page 18 of the plan describe Transit Corridors and High Transportation Hubs
1654-1506	13	Ch 2 Alternatives	2-17	Figure 2-16 Four-Track Viaduct	Provide dimensions for distance from outer tracts to central superstructure viaduct
1654-1507	14	Ch 2 Alternatives	2-36	Planned Land Use	Revise following sentence in 2nd paragraph as shown below: "North of San Jose Diridon Station, a seven-story mixed-use development is <b>under construction and nearly completed</b> on Stockton Avenue."
1654-1508	15	Ch 2 Alternatives	2-36	Planned Land Use	"A phased single-family residential project is moving forward on Communications Hill..." I believe this is multifamily.
1654-1509	16	Ch 2 Alternatives	2-38	Table 2-5 Planned Transportation Improvements	1. Remove Park Ave and St John Multimodal projects, completed in 2018. 2. Remove Autumn St widening. Segment from UPRR to Julian St was completed in 2018 and Google development will complete the project to San Carlos St
1654-1510	17	Ch 2 Alternatives	2-57	Irrigation & Drainage	For facilities mentioned that may need to be modified or replaces, will it be HSR that will construct these improvements?
1654-1511	18	Ch 2 Alternatives	2-117	Alternative 4 - Diridon Design Variant	Depending on construction scheduling in comparison to other future developments, alteration of curvature of rail alignment may affect parcels and feasibility of modifications along area approaching Diridon Station. Variant needs further coordination with future developments north of Diridon Station.

# Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

## Attachment A

1654-1512	19	Ch 2 Alternatives	2-135	Construction Plan	Depending on actual construction schedule may need to take into consideration impacts and overlap effects of other major projects within the Diridon Station such as BART phase II and Google development. Construction Impact Mitigation Plan will need to be provided
1654-1513	20	Ch 2 Alternatives	2-140	Table 2-17 Construction Staging San Jose Diridon Station Subsection	1st row - this area (north of Julian, between Caltrain and Montgomery St) is proposed for development and may not be available for staging area 2nd row - "east of Lafayette St" is not San Jose jurisdiction; it is City of Santa Clara jurisdiction
1654-1514	21	Ch 2 Alternatives	2-140	Table 2-17 Construction Staging Monterey Corridor	PEPD plans shows construction staging area at Monterey Rd and Blossom Hill Rd in Alternative 1-3, add to table.
1654-1515	22	Ch 2 Alternatives	2-157	Local Permits	Local permits may include, but not limited to major encroachment permits, grading and drainage permits, major improvement permits
1654-1516	23	Ch 3.2 Transportation	3.2-4	Regional and Local	Include City's Council 5-1 VMT Policy as a relevant City policy and plan for transportation. Link to City's policy: <a href="https://www.sanjoseca.gov/your-government/departments-offices/transportation/planning-policies/vehicle-miles-traveled-metric">https://www.sanjoseca.gov/your-government/departments-offices/transportation/planning-policies/vehicle-miles-traveled-metric</a>
1654-1517	24	Ch 3.2 Transportation	3.2-6	Definition of Resource Study Area	Include driveway access and circulation changes to affected parcels as an indirect impact and provide narrative as how those impacts will be addressed by the project for each alternative.
1654-1518	25	Ch 3.2 Transportation	3.2-9	Methods for Impact Analysis	Provide more information and figures as to where resources are available for passenger loading/unloading and how shuttles will be provided by the project. Where are the anticipated areas?
1654-1519	26	Ch 3.2 Transportation	3.2-12	Baseline Operations Analysis	City requires analysis of Background Plus Project scenario to analyze LOS adverse affects at study intersections. The Background scenario includes approved and pending projects.
1654-1520	27	Ch 3.2 Transportation	3.2-19	San Jose Diridon Station Approach Subsection	Note: The City does not require LOS study of signalized intersections within the Downtown boundary.
1654-1521	28	Ch 3.2 Transportation	3.2-34	Diridon Station Approach Subsection Bicycle Facilities	There are 24 electronic bike lockers registered to BikeLink users located on Crandall St (16 spaces), and Laurel Grove Ln (8 spaces). Revise the following paragraph by adding the statement written in bold below: The station provides 16 bicycle parking spaces at outdoor bicycle racks, <b>24 bike parking spaces in electronic bike lockers</b> and 48 bicycle parking spaces in reserved lockers, for a total of <b>88</b> bicycle parking spaces. A 27-space Bay Area Bike Share station is located on the south side of Crandall Street.

## Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### Attachment A

1654-1522	29	Ch 3.2 Transportation	3.2-35	Figure 3.2-7 San Jose Diridon Station Existing Bicycle Facilities	General Comment: At the time of construction, circulation and bike lane provisions may differ from its current condition from information provided. Depending which development takes precedence within Diridon Station Area, there may be an varying facility conditions from information shown in Figure 3.2-7
1654-1523	30	Ch 3.2 Transportation	3.2-35	Figure 3.2-7 San Jose Diridon Station Existing Bicycle Facilities	Refer to the 2025 City's Bike Plan for existing and proposed bicycle improvements. Link to 2025 Bike Plan: <a href="https://tooledesign.github.io/San_Jose_Bike_Plan/new/#map">https://tooledesign.github.io/San_Jose_Bike_Plan/new/#map</a>  Missing existing Class II bike facility, add on: - Autumn (St John to Park), Montgomery (Park to San Carlos), and Bird (San Carlos to SR280) - Almaden BL/Vine (from Balbach/Woz continuing south) - W San Fernando (Diridon to Race st) - Race (Alameda to Park, and south of San Carlos) - Lincoln (south of San Carlos) Missing existing Class III bike facility, add on Virginia (east of Hwy 87) Revise text descriptions on Page 3.2-34 to reflect above.
1654-1524	31	Ch 3.2 Transportation	3.2-50	Impact TR#3: Permanent Delay/Congestion Consequences on Freeways and Roadways from Permanent Road Closures and Relocations	Permanent roadway closures and changes require separate individual VMT analyses and clearance under CEQA. Under operations, analysis needs to be provided for volume shifts to adjacent streets, impacts to bike and pedestrian access, impacts to access/circulation of adjacent properties and any resulting LOS adverse affects. Note: General Plan Street Closures require approval by the City's Planning Commission
1654-1525	32	Ch 3.2 Transportation	3.2-64 to 3.2-73	Impact TR#8: Temporary Construction-Related Effects on Parking Impact TR#9 Permanent Effects Related to Parking	Include discussion of any parking impacts to residential streets resulting from roadway changes or closures.
1654-1526	33	Ch 3.2 Transportation	3.2-75	Impact TR#10: Temporary Impacts on Bus Transit	Coordinate with VTA regarding impacts to public transit and possible improvements/changes in service to alleviate impacts.



## Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### Attachment A

1654-1527	34	Ch 3.2 Transportation	3.2-84	North Railroad Trail	Reference to North Railroad Trail only appears in this table, and not elsewhere in the Transportation or Parks & Open Space sections. Recommend clarity on site location, consistency with Class I Bikeway Trail design standards and explanation of any potential impacts. This trail system is not identified per the City's Trail Database.  If understanding the "No Project Conditions" definition, we are supportive of the project assuming role of delivering the Los Gatos Creek Trail under-crossing.
1654-1528	35	Ch 3.2 Transportation	3.2-95	TR-MM#2: Install Transit Signal Priority	In the San Jose Diridon Station Area, TSP on Cahill, Montgomery, and Autumn streets will be competing with TSP on Santa Clara Street, so this measure seems ineffective.
1654-1529	36	Ch 3.2 Transportation	3.12-105	Parking in Diridon Area	Minimum amount of parking is required needs to be maintained throughout the phasing of HSR project within the Diridon area. Permanent displacement of parking should not affect the minimum amount of parking provided for events at SAP. Preferred alternative 4 would have the least impact on displacing parking
1654-1530	37	3.4 Noise and Vibration	3.4-91	Horn Noise	Due to the safety impacts of adding or enabling over two hundred HSR and Caltrain trips a day, increases in train speeds, and increased grade crossings distances, at grade crossings, city staff would not support implementing quiet zones along Monterey Road in San José. Even if San Jose implemented quiet zones, they could be terminated in the future per train horn regulations in CFR Part 222.51, due to increased level of risk to the motoring public at public highway-rail grade crossings. Therefore, horn noise impacts and mitigation should be evaluated as if quiet zones are not implemented in San José.
1654-1531	38	Ch 3.6 Public Utilities & Energy		General Comment	At what design stage will minor utilities be shown in plan drawings? 30% or 60%?
1654-1532	39	Ch 3.6 Public Utilities & Energy	3.6-2	Key Definitions/Public Utilities Wastewater Lines	The report defines wastewater lines of outside diameter of $\geq 20$ inches as major public utilities. However, HSR's response to City's comments from 2018 stated that "For SS, major utility is defined as $\geq 24$ ." Please clarify which definition is correct. The 15% Plan & Profile is missing at least one 21" SS line, which should be added if the definition in EIR is correct.
1654-1533	40	Ch 3.6 Public Utilities & Energy	3.6-2	Key Definitions/Public Utilities Stormwater Lines	Impact evaluation of Public Utilities includes storm mains $\geq 42$ -inch. Contractor is responsible for identifying all impacted storm assets, including smaller diameter, and protecting in place to ensure functionable and operational, with no reduction of capacity during relocation and construction of HSR project.

## Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### Attachment A

1654-1534	41	Ch 3.6 Public Utilities & Energy	3.6-19	Table 3.6-3 Major Utility Lines within the Public Utility Resource Study Area	Table 3.6-3: What data was used and how was the number of Storm and Sanitary Sewer utilities within the Study determined? (e.g. spatial selection in GIS, as-built records, etc.)
1654-1535	42	Ch 3.6 Public Utilities & Energy	3.6-28	Public Water Utilities and Energy, San Jose Municipal Water System	In the first paragraph, revise the last two sentences to read as: <b>In the neighborhoods of Edenvale, and Coyote Valley, groundwater from the Santa Clara Subbasin provides for most of the potable water use. The Evergreen service area receives both treated surface water and groundwater supply from SCVWD.</b>
1654-1536	43	Ch 3.6 Public Utilities & Energy	3.6-35	Public Utilities	3rd Paragraph - The City of San Jose has 17 active sanitary pump stations; not 16.
1654-1537	44	Ch 3.6 Public Utilities & Energy	3.6-37	Public Utilities	Correct number for storm drain line is more than 1100 miles; Correct number for catch basins is 35,500; Correct number for storm pump stations is 31.
1654-1538	45	Ch 3.6 Public Utilities & Energy	3.6-51	Impact PUE#1: Planned and Accidental Temporary Interruption of Utility Service	2nd paragraph - There is a misspelled of the word "Bult"; Please correct.
1654-1539	46	Ch 3.6 Public Utilities & Energy	3.6-51	Impact PUE#1: Planned and Accidental Temporary Interruption of Utility Service	3rd Paragraph - List of critical facilities to be interrupted by the construction should be listed,
1654-1540	47	Ch 3.6 Public Utilities & Energy	3.6-52-53	Impact PUE#2: Temporary Impacts from Water Use	The report declares the impact to portable usage would be "less than significant", with average increase of 10% of the normal water usage. How will the water from the construction be mitigated? Will it be collected and trucked off site? Disposed of in sanitary sewer? If sanitary sewer, need to coordinate with DOT Sewer Division to ensure capacity. Is the amount of water to be used expected to be "less than significant" as well?
1654-1541	48	Ch 3.6 Public Utilities & Energy	3.6-55	Impact PUE#3: Reduced Access to Existing Utilities in the HSR Right-of-Way - Construction access	Report indicates right-of-way to be permanently fenced and secured. Any closure/construction impacts to City of San Jose right-of-way will be subject to review and issuance of encroachment permit.

## Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### Attachment A

1654-1542	49	Ch 3.6 Public Utilities & Energy	3.6-55	Table 3.6-13 Major Utility Conflicts and New Utility Installations	<p>Provide relocation plans for ALL City storm and sanitary sewer lines that the project is proposing to relocate, including pump stations. Project must coordinate with the City of San Jose and obtain approval prior to construction.</p> <p>For sanitary and storm relocations, include language on easements and maintenance access to City utilities post-construction of project.</p> <p>Will relocation of the storm pump stations (Taylor, Delmas, Willow, Alma, and Almaden) require land acquisition and coordination with City Real Estate?</p>
1654-1543	50	Ch 3.6 Public Utilities & Energy	3.6-56	Impact PUE#4: Existing Major Utilities Requiring Relocation or Removal	<p>Revise paragraph by adding statement/words written in bold below. Construction of any of the project alternatives would require excavation to support construction of various HSR facilities including elevated structures, railbeds, below-ground tracks, or tunnels. During excavation activities, buried utility lines (including water supply pipelines, natural gas, fuel, communication, and sanitary sewer lines, storm drains, and electrical lines) may be uncovered, which could result in conflicts with existing major utilities during construction because major utilities may need to be permanently relocated as a result of construction. In addition, conflicts could result from existing surface structures, including electrical substations and water conveyance facilities, <b><u>groundwater well and pump stations</u></b>, aboveground or overhead electric lines, transmission towers, communication lines, and other major utilities that are in conflict with construction of HSR facilities because the utilities may need to be permanently relocated or permanently removed as a result of construction. <b><u>Relocation of the three existing pump station facilities for San Jose Municipal Water System may include land requisition, permitting process and approval from State Department of Drinking Water, specialized construction of installing new wells, installation of new pumps, motors, installation of new storm drain, protective enclosures and new conveyance piping system.</u></b></p>
1654-1544	51	Ch 3.6 Public Utilities & Energy	3.6-56	Impact PUE#4: Existing Major Utilities Requiring Relocation or Removal	<p>For existing utilities (including pipelines and pump stations) to be relocated outside the HSR's right-of-way, clarify if there are acquisitions of private properties, and how they would affect the CEQA. Clarify if any existing land use would be changed to accommodate the installation and operation of relocated utilities.</p>



## Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### Attachment A

1654-1545	52	Ch 3.6 Public Utilities & Energy	3.6-57	Impact PUE#4: Existing Major Utilities Requiring Relocation or Removal Pump Stations	City of San Jose prefers gravity solutions over pumping due to operation and maintenance concerns related to pump stations. Project applicant should identify alternative ways to convey wastewater via gravity lines.
1654-1546	53	Ch 3.6 Public Utilities & Energy	3.6-58	Impact PUE#5: Temporary Impacts from Construction of New Utility Infrastructure	Last Paragraph - The City requests that temporary impact to City's essential facilities (such as sanitary pump stations) to be discussed in detail.
1654-1547	54	Ch 3.6 Public Utilities & Energy	3.6-65	Impact PUE#6: Temporary Impacts from Stormwater and Wastewater Generation during Construction	4th paragraph - Discharging wastewater directly into City's sanitary line needs to be closely coordinated with City's staff for capacity and maintenance activities.
1654-1548	55	Ch 3.6 Public Utilities & Energy	3.6-66	Impact PUE#6: Temporary Impacts from Stormwater and Wastewater Generation during Construction	2nd paragraph - SWPPP should be prepared by qualified Developer and Practitioner.
1654-1549	56	Ch 3.6 Public Utilities & Energy	3.6-71/72	Impact PUE#8: Continuous Permanent Impacts from Water Use - CEQA conclusion	Permanent impact to water use; Diridon Station's existing water usage is 5,400 gallons per day (gpd). The proposed project will use 24,200 gpd. This is a fourfold increase in water usage, yet the report declares "Less than significant impact". Was a Water Supply Assessment prepared or used to determine the threshold for "significant impact" in term of water use? Please document the evidence used to determine the level of significance.
1654-1550	57	Ch 3.6 Public Utilities & Energy	3.6-73	Impact PUE#9: Continuous Permanent Impacts from Wastewater Generation - CEQA conclusion	CEQA conclusion for wastewater impact for Diridon station is "less than significant". This seems to be underestimated. The report projects Diridon Station will generate 24,200 gpd of wastewater and will assume an increase of 0.01% at the Treatment Plant. The 24,200 gpd amount is a 4 times increase in wastewater generation at Diridon Station. While the ultimate impact to the wastewater facility may be "less than significant," the impact on the existing localized wastewater infrastructure near the Station is significant. The project should include capital improvement funding to upsize the collection system infrastructure downstream of the Station.
1654-1551	58	Ch 3.6 Public Utilities & Energy	3.6-73	Impact PUE#9: Continuous Permanent Impacts from Wastewater Generation - CEQA conclusion	With the increase in wastewater generation, the capacity of sanitary pumps stations between the Station and the Regional Wastewater Facility should be evaluated for impacts to sanitary sewer capacity as well. There is no mention of this analysis in the report.

# Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

## Attachment A

1654-1552	59	Ch 3.8 Hydrology Water Resources	3.8-46	Impact Impact HYD#2: Permanent Impacts on Drainage Patterns and Stormwater Runoff during Construction - Stormwater management	HYD-IAMF#1 and #2 both state that contractor shall prepare stormwater management plan and flood protection plan for review prior to construction and during design phase, stormwater capacity will be evaluated. How do we know the impacts to City streets and infrastructure with the EIR? Identify stormwater treatment facilities required within CSJ public right-of-way. Project needs to provide treatment for any new or replaced travel lane area exceeding 10,000 s.f. of impervious surface
1654-1553	60	Ch 3.8 Hydrology Water Resources	3.8-54	Hydrology	Provide drainage report and sizing calcs for additional impervious area and new drainage area runoff conveyed to City of San Jose storm system.
1654-1554	61	Ch 3.8Hydrology Water Resources	3.8-78	Hydrogeology and Water Resources	Revise 1 <sup>st</sup> paragraph by adding the statement written in bold below: All four alternatives would require the protection of public drinking water supply wells during construction, as described in Impact HYD#8, and potentially the relocation of public drinking water supply wells. Existing wells in the HSR track alignment, such as below a viaduct or embankment, and other permanent impact areas, such as below realigned Monterey Road, would likely be abandoned and relocated nearby. <b><u>As in the case of San Jose Municipal Water System, there are three domestic groundwater well production facilities of approximate 300 feet depth designed to pump approximately 2,000 GPM each of potable water to provide water supply to San José Municipal Water System customers. Replacing these wells would likely require land acquisition, environmental review, permitting and approval from State Department of Drinking Water, specialized construction to drill at least 600 feet depth, and installation of pumps, motors, and protective enclosures.</u></b> Table 3.8-24 shows the existing public drinking water supply wells in the footprint of each alternative and subsection and the project's requirements to protect or relocate these wells in coordination with the owner.....
1654-1555	62	Ch 3.11 Safety & Security	3.11-10	CA HSR Program Safety and Security Management Plan	This section states that the HSR alignment would be fully access-controlled, meaning that the public would be able to access the system only at the station platforms, and that access-control barriers and railway/roadway vehicle barriers along the right-of-way would prevent intrusion into the right-of-way. This is not true for Alternative 4 which includes at-grade crossings through which people, animal, vehicles, etc. can enter and cross the rail right of way. For safety reasons, at-grade crossings on the HSR corridor are unacceptable to the City of San Jose.

## Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### Attachment A

1654-1556	63	Ch 3.11 Safety & Security	3.11-68	Impact S&S#12: Permanent Exposure to Rail-Related Hazards	In the San Jose Diridon Station Approach, two at-grade crossings are listed. However, there is a third at-grade crossing (pedestrian-only) at College Park Caltrain Station. Please include this and address.
1654-1557	64	Ch 3.13 Station Planning Land Use	3.13-1	Station Planning, Land Use, and Development - Appendix 2-J, Regional and Local Plans and Policies	Explain how EIR/EIR reconcile project design with the following policies of the City of San Jose General Plan: Goal EC-2 – Vibration. Minimize vibration impacts on people, residences, and business operations. Policy EC-2.1: Near light and heavy rail lines or other sources of ground-borne vibration, minimize vibration impacts on people, residences, and businesses through the use of setbacks and/or structural design features that reduce vibration to levels at or below the guidelines of the Federal Transit Administration. And, Policy EC-2.2: Require new sources of ground-borne vibration, such as transit along fixed rail systems or the operation of impulsive equipment, to minimize vibration impacts on existing sensitive land uses to levels at or below the guidelines of the Federal Transit Administration. Add City Policy EC-2 to Appendix 2-K for analysis.
1654-1558	65	Ch 3.13 Station Planning Land Use	3.13-3	Consistency with Plans and Laws	Add under the bullet point list those areas plans for San Jose: the Envision San Jose 2040 General Plan, and the Diridon Station Area Plan (2014), at minimum. In the same page the document states that: "Appendix 2-K further details the project's inconsistency with these local and regional land use policies. It also includes a discussion of approaches the Authority has committed to take to reconcile any inconsistency as well as the rationale for carrying forth the project where it remains inconsistent with the policy despite these approaches." It does not. Appendix 2-K does not provide information that would reconcile major policy issues with noise and vibration.
1654-1559	66	Ch 3.13 Station Planning Land Use	3.13-7	SJ Diridon Station Area	Existing Land Use surrounding Diridon Station will be undergoing substantial changes and will most likely impact this document's current approach in analyzing the Diridon Station Area. Industrial uses will be changed and will be substituted mostly by residential and office/commercial uses.
1654-1560	67	Ch 3.13 Station Planning Land Use	3.13-7	Monterey Corridor Subsection	The first paragraph says that Alts 1, 2, 3 would be on the west side of UPRR, and Alt 4 would be on the east side of UPRR. Please correct this to say vice versa.
1654-1561	68	Ch 3.13 Station Planning Land Use	3.13-8	Figure 3.13-1 Existing Land Uses - Diridon Area	This figure should be updated to reflect high-density residential developments that are already built and occupied at 808 W San Carlos St and 333 Sunol St; park land at Del Monte Park (806 W Home St); and commercial uses rather than industrial on the east side of SR 87. Also, much of the land on the east side of the Caltrain corridor in the station footprint boundary is proposed for commercial/mixed use (Google); it is misleading to leave this shown as industrial.



## Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### Attachment A

1654-1562	69	Ch 3.13 Station Planning Land Use	3.13-19	Figure 3.13-7 Planned Land Uses (Current Zoning)—San Jose Diridon Station RSA	Information shown on map may need to be changed to reflect pending land use changes due to the proposed Google development. Google development should be included in discussion for planned developments around the Diridon Station Area as it may impact past and future analyses of the area.
1654-1563	70	Ch 3.13 Station Planning Land Use	3.13-24	Planned Development - San Jose Diridon Station Approach Subsection	Expand the reference that says: "In addition, the Authority, Caltrain, the City of San Jose, and the VTA have formed a partnership to initiate a concept plan to transform San Jose Diridon Station." to Include future inter-agency collaboration under LU-IAMF#2 Station Area Planning and Local Agency coordination.
1654-1564	71	Ch 3.13 Station Planning Land Use	3.13-42	Table 3.13-5 Land Use Permanently Converted by the Project Alternatives	Is this table based on the existing land uses shown in Figure 3.13-1? If so, then the amount of existing commercial land uses that will be permanently converted by the project alternatives is underestimated.
1654-1565	72	Ch 3.13 Station Planning Land Use	3.13-46	Table 3.13-6 Summary of Permanent Land Conversion...	Is this table based on the existing land uses shown in Figure 3.13-1? If so, then the amount of existing commercial land uses that will be permanently converted by the project alternatives is underestimated.
1654-1566	73	Ch 3.15 Parks Recreation Open Space	3.15-1	Definition of Resources - Parks	Update definition of Parks to state that "for active and passive recreational or ornamental purposes."  Please note that not all "Park" space may be publicly open. San Jose, like may public agencies manages POPOS (Privately Owned, Public Open Space) which is governed by agreements between the agency and landowner. These spaces should be protected in a similar manner. Clarity on this point is required on page 3.15-5, as parks on that page are defined as only upon public lands.
1654-1567	74	Ch 3.15 Parks Recreation Open Space	3.15-1	Definition of Resources - Recreation	Update definition of "Recreation". Recognize that pedestrian and bicycle trails are active transportation resources as noted by the City of San Jose General Plan, Bike Plan 2020 and the Caltrans Highway Design Manual Chapter 1000.
1654-1568	75	Ch 3.15 Parks Recreation Open Space	3.15-7	Parks, Recreation, and Open Space Resources	Include a cross-reference to confirm that "Walking/Biking Trails" are recognized as transportation facilities per the City of San Jose General Plan, Bike Plan 2020 and the Caltrans Highway Design Manual Chapter 1000 (recommend that this occur as part of Section 3.2.5.5 at a minimum).

## Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### Attachment A

1654-1569	76	Ch 3.15 Parks Recreation Open Space	3.15-9	Figure 3.15-1 Parks, Recreation, Open Space Resources, and School District Play Areas—San Jose Diridon Station Approach Subsection (north)	<p>Map misidentifies the Guadalupe River Park (5). The park extends from Highway 280 to Highway 880. The area indicated, north of Highway 880, is the “Lower Guadalupe River Trail”. The Lower Guadalupe River Trail extends from Highway 880 to Gold Street in Alviso. The trail alignment between Airport Parkway and Green Island Bridge (south of Highway 101) occurs on both sides of the river. Recommend that map be updated to reflect these points.</p> <p>Confirm with the City of Santa Clara that “College Park” is a park site. We believe that College Park refers to the neighborhood and train station. College Park is not found on the City of Santa Clara’s Parks and Recreation Department website.</p> <p>The west bank “open space” green line from Highway 237 to Gold Street is not a public facility and is not open to the public. Neither San Jose, nor Santa Clara have processed a CEQA document for public access nor (to our knowledge) entered into a Joint Trail Agreement with the Santa Clara Valley Water District.</p> <p>The map does not identify San Jose’s Riverview Park and Santa Clara’s Rivermark Park; both directly adjacent to the river, near River Oaks Parkway.</p>
1654-1570	77	Ch 3.15 Parks Recreation Open Space	3.15-10	Figure 3.15-2 Parks, Recreation, Open Space Resources, and School District Play Areas — San Jose Diridon Station Approach Subsection (south)	<p>Discovery Dog Park is incorrectly marked. The park exists between Delmas Avenue and the freeway embankment, between Santa Clara Street and Park Avenue. Ensure that level of impact during construction and permanently is accurately discussed.</p> <p>Map shows but does not label the Communications Hill Trail (at lower right corner).</p> <p>Identify the Three Creeks Trail as an “Open” system, from Lonus Street to the Falcon Court cul-de-sac (immediately west of the Guadalupe River).</p> <p>The Guadalupe River Trail has been master planned from Virginia Street to Alma Avenue (and southward to Chynoweth Avenue) but is not currently developed or opened as suggested by the map.</p> <p>Map is not showing Arena Green as a Park Facility (along the Guadalupe River, on both banks, from Santa Clara Street to Julian Street)</p>

# Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

## Attachment A

1654-1571	78	Ch 3.15 Parks Recreation Open Space	3.15-11	Figure 3.15-3 Parks, Recreation, Open Space Resources, and School District Play Areas—Monterey Corridor Subsection	The Guadalupe River Park (6) is not as noted near Highway 85. The Guadalupe River Trail extends from Chynoweth Avenue to Coleman Road, along the east bank of the river and ponds. The substantial open space adjacent to the trail is under governance of the Santa Clara Valley Water District is not currently open to the public (unless the District has indicated otherwise).
1654-1572	79	Ch 3.15 Parks Recreation Open Space	3.15-10 to 3.15-12	Figure 13.5-2 to Figure 13.5-4 Parks, Recreation, Open Space Resources	<p>The following parks are within the resource study boundaries but are not identified in the Figures: Guadalupe Gardens, Arena Green, John P. McEnery Park, Del Monte Park, Discovery Meadows, River Glen Park, Roberto Antonio Balermio Park, Viera Park, William Lewis Manly Park, Hillsdale Fitness Park (planned), Elaine Richardson Park, Solari Park, Parkview III Park.</p> <p>Link to the City's Parks and Trail map: <a href="https://www.sanjoseca.gov/your-government/departments/parks-recreation-neighborhood-services/outdoor-activities/-selcat-102/-npage-7">https://www.sanjoseca.gov/your-government/departments/parks-recreation-neighborhood-services/outdoor-activities/-selcat-102/-npage-7</a></p> <p>Similarly, none of the PRNS facilities outside of parks and trails within the boundary are included. I'm not sure if these fall under the recreational facilities category as defined by the EIR? If so, then Southside Community Center, Evandale Library, Seven Trees Community Center, Dairy Hill Open Space, and Tuscany Hills Open Space may need to be added?</p>
1654-1573	80	Ch 3.15 Parks Recreation Open Space	3.15-32 to 3.15-40	Table 3.15-4 Noise, Vibration, and Construction Emissions Impacts on Use and User Experience of Parks, Recreational Facilities, and Open Space Resources	What defines a space as urban, residential, or industrial? Several parks are labeled as "urban" but are very much within a residential setting.



## Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### Attachment A

1654-1574	81	Ch 3.15 Parks Recreation Open Space	3.15-52	Guadalupe River Trail	<p>The project proposes acquisition of 0.70 acres and reports that a portion of the existing trail will be impacted during construction. The extent of the trail narrowing should be stated. The trail system supports between 200,000 and 350,000 users annually, so sustaining a minimum 8' wide trail (per Caltrans Highway Design Manual) is the most significant impact that could be contemplated. Recommend more detail on the short-term and long-term impact. Concern about public safety should columns or other visual barriers be proposed in close proximity to the trail system.</p> <p>The narrative introduces impacts along the 3-mile section of the park (assuming that this means the Guadalupe River Park, from 880 to 280). But the discussion identifies no impacts in Alviso, which is 6 miles to the north from the park. Recommend greater clarity on the type of work and locations.</p>
1654-1575	82	Ch 3.15 Parks Recreation Open Space	3.15-52	Los Gatos Creek Trail	Document misreports that the Los Gatos Creek Trail commences at "Main Street in San Jose". This site is in the Town of Los Gatos. And the trail system itself begins at Lexington Dam, well above the Town of Los Gatos.
1654-1576	83	Ch 3.15 Parks Recreation Open Space	3.15-63	Table 3.15-7 Permanent Parks, Recreation, and Open Space Acquisitions	Why is Tamien Park listed here but not listed in Impact PK#4? The impacted area will block an access point into the park as well as a pedestrian pathway towards Tamien Station.
1654-1577	84	Ch 3.15 Parks Recreation Open Space	3.15-65	Impact PK#6: Permanent Acquisition of Parks, Recreation, and Open Space Resources	<p>The EIR describes Tamien Park Phase 2 as a "planned expansion". For clarity, the word expansion is not appropriate since Phase 2 is the continuation of the original master planned and approved design, rather than an expansion to an already completed park. Perhaps "planned development" or "planned buildout" are more appropriate.</p> <p>It should be noted too that the impacts to Tamien Park would also include disruption of the internal park circulation (a portion of the main pathway around the park is within the impacted area) as well as pedestrian access between the park and Tamien Station.</p> <p>Note that Tamien Park Phase II has been bid, and construction to commence Summer 2020, with a public opening before construction of HSR.</p>
1654-1578	85	Ch 3.15 Parks Recreation Open Space	3.15-117	PR-MM#1: Provide Access to Trails during Construction	<p>It is understood that access to a Class I Bikeway detour is to be provided. However, narrative explains that detours leading to public streets will be required. Recommend that a prolonged detour of a Class I Bikeway be met with a viable off-street route.</p>

## Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### Attachment A

1654-1579	86	Ch 3.16 Aesthetics	3.16-5	Envision San Jose 2040 General Plan (City of San Jose 2011)	Paragraph should include mention of AC-2, pg. 12, of the City's General Plan that states: <b>high impact public art should be integrated throughout the community</b>
1654-1580	87	Ch 3.16 Aesthetics	3.16-6	Definition of resource study area	Paragraph should include mention of Public Art. Example: Definition of Resource Study Area The RSA is the area in which all environmental investigations specific to aesthetics and visual quality are conducted to determine the resource characteristics and potential project impacts. The RSA for direct and indirect impacts encompasses a 0.5-mile distance from the project footprint in rural areas and a 0.25-mile distance from the project footprint in urbanized areas. Where elevated or more expansive views are present or where there are prominent and regionally important visual and scenic features, such as mountain ridgelines, large iconic structures, <b>public art</b> , or water features, middle ground views (up to 3 miles from the project footprint) and background views (beyond 3 miles from the project footprint) are discussed as contributing visual elements to the RSA.
1654-1581	88	Ch 3.16 Aesthetics	3.16-19	Diridon Station Landscape Unit Visual Character/Cultural Environment	Paragraph should include mention of the new largescale mural at the Modera lofts should be mentioned, example: A new colorful residential loft building, converted from the historic Del Monte Plant 51, is visible from the station and includes a <b>visible multi-story mural</b> .
1654-1582	89	Ch 3.16 Aesthetics	3.16-24	San Jose Station Approach Landscape Unit	Paragraph should include mention of public art assets along the Guadalupe River Trail. Example: Guadalupe River Park is a 3-mile ribbon of parkland that runs along the banks of the Guadalupe River in the heart of downtown San Jose from I-880 at the north, to I-280 at the south. It is a resource of regional importance to the people of Santa Clara County and the San Francisco Bay Area (Bay Area) and <b>numerous Public Art assets are located along the park trail</b> .
1654-1583	90	Ch 3.16 Aesthetics	3.16-88	Figure 3.16-19 W Hedding St	Update the first 3 images. Existing condition on Hedding St now includes lane reduction and new bike lane.
1654-1584	91	Ch 3.16 Aesthetics	3.16-101	Impact AVQ#4: Permanent Direct Impacts on Visual Quality- San Jose Station Approach	Disagree with the CEQA conclusion that Alternatives 1, 2, and 3 would have less than significant impact in the Diridon Approach Area. To the north and south of Diridon Station, the HSR viaduct is very tall, and contains numerous straddle bents and columns. These are extraordinary concrete structures, taller than the existing SR-87 viaduct. Even at half the height and with its aesthetic treatments, SR-87 imposes a visual and physical barrier through central San Jose by creating dark underpasses and dead space that is often overtaken by homeless encampments. The HSR viaduct will be taller, casting larger shadows through central San Jose, and creating more dead space that will be plagued by homeless encampments.

## Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### Attachment A

1654-1585	92	Ch 3.20 Design Variants	3.20-9	3.20.3.2 Areas with Impact Differences	This section says that the "construction of the design variants would not affect any different transportation facilities than the alternatives without the DDV and TDV." However, section 3.20.2.1 explains that the DDV would require at least four tracks be shifted in the Diridon Station platform area. This would impact existing train operations and should be disclosed.
1654-1586	93	7.0 Other NEPA CEQA Considerations	7-1	7.1.1 Adverse Effects that Cannot be Avoided under NEPA	This statement is incorrect "The changes to the geometry and capacity of intersections under Alternatives 1, 2, and 3 would result in automobile delay. These delays would not occur under Alternative 4." Alternative 4 significantly increases gate down time at at-grade crossings, causing delay for all users (vehicles, peds, bikes) crossing the railroad corridor.
1654-1587	94	8.0 Preferred Alternative	8-12	Table 8-1 Community and Environmental Factors by Alternative	Under "Emergency Vehicle Access/Response Time" for "Types of mitigation needed..." please add grade separations to cell for Alternative 4.
1654-1588	95	8.0 Preferred Alternative	8-18	8.4.3 Additional Considerations	Would Alt 4 and perhaps portions of Alts 1-3 result in demolition/ reconstruction of part of the Caltrain electrification work in the Diridon Approach subsection due to the need to realign tracks in order to add the additional track? If so, how is this factored into the considerations in this DEIR?
1654-1589	96	8.0 Preferred Alternative	8-19	8.4.3 Additional Considerations	Alternatives 1, 2, and 3 do not contain "infrastructure to support increased regional passenger rail service to Gilroy" because they were conceived and designed assuming no blended service. All three alternatives could be made compatible with blended Caltrain service, through the addition of Caltrain stations and other infrastructure. Adding such elements would create more impacts and add costs to the alternatives, but lack of shared use with Caltrain is not an inherent feature of the alternatives.
1654-1590	97	8.0 Preferred Alternative	8-19	8.4.4 Alternative Comparison	Discussion of the predominant factors contributing to the impacts of Alternative 2 is does not mention the use of Monterey Road right-of-way for the elevated embankment. The same elevated embankment would not create most of the impacts if located within the Union Pacific ROW.
1654-1591	98	APPENDIX 2-E: PROJECT IMPACT AVOIDANCE AND MINIMIZATION FEATURES ANALYSIS	2-E-33 to 2-E-36	TR-IAMF #1-12	Major construction project shall be required as a condition to the permit to submit to the Director of Public Works, for approval by the City Council, a Construction Impact Mitigation Plan (CIMP) as outlined in Muni Code Chapter 13.36 - PUBLIC RIGHT-OF-WAY WORK PERMITS. The CIMP will have more detailed information for each of the areas of where the impacts will be and how they will mitigate.

# Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

## Attachment A

1654-1592	99	APPENDIX 2-J: REGIONAL AND LOCAL PLANS AND POLICIES	2-J-99	Table 11 Regional and Local Plans and Policies Relevant to Safety and Security	Missing following Law Enforcement and Fire Protection Policies: ES-3.1 Provide rapid and timely Level of Service response time to all emergencies: 1. For police protection, use as a goal a response time of six minutes or less for 60 percent of all Priority 1 calls, and of eleven minutes or less for 60 percent of all Priority 2 calls. 2. For fire protection, use as a goal a total response time (reflex) of eight minutes and a total travel time of four minutes for 80 percent of emergency incidents.  ES-3.24 Analyze service demands and deploy dynamic response techniques to reduce response time and maximize use of available resources.
1654-1593	100	Appendix 2 K	2-K-2	San José General Plan	Document reads, "Policy TR-5.3: The minimum overall roadway performance during peak travel periods should be level of service "D" except for designated areas" This is outdated as General Plan now reads. "TR-5.3 Development projects' effects on the transportation network will be evaluated during the entitlement process and will be required to fund or construct improvements in proportion to their impacts on the transportation system. Improvements will prioritize multimodal improvements that reduce VMT over automobile network improvements. • Downtown. Downtown San José exemplifies low-VMT with integrated land use and transportation development. In recognition of the unique position of the Downtown as the transit hub of Santa Clara County, and as the center for financial, business, institutional and cultural activities, Downtown projects shall support the long-term development of a world class urban transportation network." <a href="https://www.sanjoseca.gov/home/showdocument?id=22359">https://www.sanjoseca.gov/home/showdocument?id=22359</a>
1654-1594	101	Appendix 3.6A Public Utilities and Energy Facilities	3.6-A-51	Table 1b Existing Major Utilities and Energy Facilities within the Public Utilities Resource Study Area under Alternative 4	Two 48" SS lines identified at Stn 2996+56 and 2997+61 are not found in the City of San Jose's database. Confirm if these lines are active and verify ownership.



## Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### Attachment A

1654-1595	102	Appendix 3.6A Public Utilities and Energy Facilities	3.6-A-53	Table 1d Existing Major Utilities and Energy Facilities within the Public Utilities Resource Study Area under Alternative 4	Missing San Jose Muni Water Well and Pump Facilities that require relocation. Insert row to include Pump Station and Well under the Morgan Hill and Gilroy Subsection with the following information: Utility Type – Groundwater Pump Station Facility Provider – City of San Jose/San Jose Muni Water Stations- B765+00, B770+00, B755+00 Longitude/Traverse - Longitudinal Existing Roadway Crossing- Bailey Disposition – Relocation
1654-1596	103	APPENDIX 3.19-B: CUMULATIVE TRANSPORTATION PROJECTS LISTS	3.19-B-7	Table 2 City of San Jose Transportation Projects List	Update project status for US101/Blossom Hill IC: - Construction August 2020-2022
1654-1597	104	PEPD Alternative 1-4	Dwg # TT- D4001- D4015	Alternative 4 Utility Conflicts Storm Lines	All City of San Jose existing storm lines (including <42-inch) transverse and longitudinal in conflict with HSR alignment should be called out with diameter and note to protect in place, relocate, etc. Alternative 4 drawings have been marked-up to identify missing storm mains (see DEIRS_JM_V3-18_PEPD_Alt4_Book4A_MPCComments.pdf); please add these to Alt 4's drawings, and also label them in Alternative 1-3's drawings. The contractor is liable of identifying all existing storm lines prior to construction and protecting them in place.
1654-1598	105	PEPD Alternative 1-4	Dwg # TT- D4001- D4015	Alternative 4 Utility Conflicts Sanitary Lines	Many of City of San Jose's existing sanitary sewer lines are not called out in the Plan & Profile drawings. We've noted some of them in Alternative 4's drawings (see DEIRS_JM_V3-18_PEPD_Alt4_Book4A_MPCComments.pdf); please add these to Alt 4's drawings, and also label them in Alternative 1-3's drawings. Many of these were pointed out in our last round of comment in 2018 but have not been addressed. Please note that the contractor is liable of identifying all existing sanitary lines prior to construction and protecting them in place.
1654-1599	106	PEPD Alternative 1-3		Construction Staging Area: Monterey/Blossom Hill	Proposed Construction Staging Area will impact US101/Blossom Hill IC Project construction staging.
1654-1600	107	PEPD Alternative 1-3		Previous City Comments dated 1/18/18	Resubmitting City's comments on Alternatives 1-3 that were submitted to HSRA on January 18, 2018.
1654-1601	108	PEPD Alt 1	TT-DO153 & TT- DO301	Los Gatos Creek Trail UC Project	City is at 90% Design Package for Los Gatos Creek Trail under-crossing beneath existing rail and San Carlos Street.

# Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

## Attachment A

1654-1602	109	PEPD Alt 1			Between Sta. B265+00 and B270+00 DPW utility viewer shows 12" CVP SS line and 36" DIP SD line cross the HSR alignment.
1654-1603	110	PEPD Alt 1			Station B317+00 to B324+00: There is a conflict between the 48" Sanitary Sewer PVC pipe and proposed bridge columns' footings at this location. There is a note to "Relocate" the 48", but there is no limits of the relocations. Please show limits of relocations.
1654-1604	111	PEPD Alt 1			Sta. B324+00 and Capitol Expressway DPW utility viewer shows 24" RCP SD line crosses the HSR alignment.
1654-1605	112	PEPD Alt 1			Sta. B335+00 and Senter Rd DPW utility viewer shows 27" RCP SD line crosses the HSR alignment.
1654-1606	113	PEPD Alt 1			Station B380+00: There is a conflict between the 54" Sanitary Sewer PVC pipe and the proposed columns' footprints at this location. There is call-out for relocation, but there is not limits. Please add limits.
1654-1607	114	PEPD Alt 1			Sta. B569+00 and Bernal Rd DPW utility viewer shows 8" VCP SS line crosses the HSD alignment.
1654-1608	115	PEPD Alt 1			Sta. B584+00 and Bernal Way DPW utility viewer shows 8" VCP SS line crosses the HSD alignment.
1654-1609	116	PEPD Alt 3	TT-D0401	Tamien Park	Aerial data misses that Phase I of Tamien Park has been constructed and is open to the public, remove "Future".
1654-1610	117	PEPD Alt 4		Previous City Comments dated 10/17/18	Resubmitting City's comments on PEPD Alt 4 that were submitted to HSRA on October 17, 2018.
1654-1611	118	PEPD Alt4	General Comment	Title Block - CP Coast to Gilroy	Title Block shows entire rail corridor as "CP Coast to Gilroy". Revise and add subsections to match Alternatives 1-3 PEPD plans.
1654-1612	119	PEPD Alt 4	General Comment	Cross Sections	Show existing track center in all cross sections in San Jose ROW.
1654-1613	120	PEPD Alt 4	TT-D4003	Underpass by Sta B3031+00	Provide underpass general plan at Taylor St around stationing 3031+00
1654-1614	121	PEPD Alt 4	TT-D4003	Los Gatos Creek Trail UC Project	Widening of the railway over Los Gatos Creek will impact the City's current 90% design for the Los Gatos Creek Trail Under-Crossing.
1654-1615	122	PEPD Alt 4	TT-D4004	Guadalupe River Trail	Aerial view is missing for the section of the project which seems to have significant permanent impacts to the Guadalupe River Trail.

## Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### Attachment A

1654-1616	123	PEPD Alt 4	TT-D4007 to TT- D4011	Monterey Rd Class I shared- use path	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Provide Class I shared-use path on both sides of Monterey Rd approximately between Fehren Dr and Metcalf Rd, refer to San Jose Complete Streets Design Standard and Guidelines Page 19 for cross section.</li> <li>2. Remove all pork chop islands at all intersections where Class I shared-use path is proposed, such as Fehren Dr, Capitol Expy, Senter Rd, Skyway Dr, Branham Ln, Chynoweth Av, Blossom Hill Rd and Bernal Rd, etc.</li> <li>3. Provide protected intersection along shared-use path, refer to San Jose Complete Streets Design Standard and Guidelines Page 114.</li> <li>4. Roadway design should conform to the existing complete streets design including lane widths and existing bike facilities.</li> </ol>
1654-1617	124	PEPD Alt 4 Book 4D	CV-S4001	Emado Ave and Fox Ln (private streets) Richmond Ave	Construct standard curb, gutter, and sidewalk to meet City's standards for private street and treat the street for stormwater

## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020)

### **1654-1382**

The Authority appreciates your comments on the Draft EIR/EIS. In subsequent individual comments, the City of San Jose provided specific detailed comments regarding existing conditions and adopted plans, environmental impacts, cumulative impacts, disproportionate impacts on minority and low-income populations, and mitigation. Each of these specific comments is addressed below.

### **1654-1383**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-2: Consideration of Diridon Integrated Station Concept and the Google Development at the San Jose Diridon Station, SJM-Response-GEN-3: Consideration of Caltrain Business Plan, Including the 2040 Caltrain Service Vision.

### **1654-1384**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-2: Consideration of Diridon Integrated Station Concept and the Google Development at the San Jose Diridon Station.

### **1654-1385**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations, SJM-Response-GEN-2: Consideration of Diridon Integrated Station Concept and the Google Development at the San Jose Diridon Station.

The comments request for an additional design variant between CP Coast and Tamien Caltrain Station is noted. The Authority is not adding an additional design variant or alternative at this time. The Authority will continue coordination as an agency partner of DISC during Detailed Design Post-ROD to address design, construction, and operational conflicts.

### **1654-1386**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-2: Consideration of Diridon Integrated Station Concept and the Google Development at the San Jose Diridon Station, SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The comment requests that the Authority leverage the work of the DISC process to resolve significant and unavoidable impacts of HSR. The Authority will continue coordination as an agency partner of DISC during Detailed Design that will occur as part of Post-ROD activities. Significant and unavoidable impacts of Alternatives 1 through 4 are disclosed in the Final EIR/EIS. No additional mitigation measures that can be implemented by HSR are available to resolve significant and unavoidable impacts from the reconstruction of Diridon Station. Regarding the referenced Attachment A: Additional Comments by Chapter, each comment received in Attachment A has been addressed and responded to in Volume 4 of this Final EIR/EIS.

DISC is a separate project from the HSR project and thus funding of DISC is a separate matter from the HSR project. While the DISC concept includes a grade separated alignment that would avoid the use of the at-grade crossings at Auzerai Avenue and West Virginia Street, as explained in Standard Response SJM-Response-GS-1, adding grade separations to Alternative 4 is not considered a feasible mitigation measure to address impacts associated with at-grade crossings due to funding constraints. As such, the Authority cannot commit to funding DISC as mitigation for any impacts of the HSR project at this time.

### **1654-1387**

The Authority appreciates its partnership with the City of San Jose, as well as the other partner agencies including the Santa Clara Valley Transportation Authority (VTA) and Caltrain, working together on the Diridon Integrated Station Concept (DISC) planning effort. These memoranda and materials referenced in the comment will be added to the administrative record for the Final EIR/EIS.



## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### 1654-1388

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations, SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety, SJM-Response-SS-2: Emergency Vehicle Response Times, SJM-Response-TR-1: Site-Specific Mitigation for Traffic Impacts.

Regarding requests for grade separations, as discussed in Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations, they are not considered as feasible mitigation for traffic, emergency vehicle response delays, or noise due to funding limitations.

Regarding at-grade safety, please see Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety, which explains why the EIR/EIS does not identify a significant safety impacts at the at-grade crossings.

Regarding emergency vehicle response times, please see Standard Response SJM-Response-SS-2: Emergency Vehicle Response times which explains the identified significant impacts and the mitigation available to address them.

Regarding traffic delays, please see Standard Response SJM-Response-TR-1: Site-Specific Traffic Mitigation, which explains that the Authority has added certain traffic mitigation measures to address adverse traffic delay, including mitigations related to some, but not all of the streets noted in this comment.

### 1654-1389

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The request for grade separations at Skyway Drive, Branham Road, and Chynoweth Avenue is noted. The Draft EIR/EIS already includes an alternative (Alternative 2) that includes grade separations and follows a similar general alignment as Alternative 4 from south of Tamien Station to south of Gilroy. Thus, Alternative 2 describes the environmental impacts of a grade-separated version of Alternative 4 from the Monterey Corridor through Gilroy. While Alternative 2 includes an embankment design from the Monterey Corridor through Gilroy, the potential secondary impacts of adding grade separations to Alternative 4 at the at-grade crossing would likely be similar to the impacts described in the Draft EIR/EIS for Alternative 2 at and near at-grade crossings in south San Jose, Morgan Hill, San Martin, and Gilroy.

Alternatives 1 and 3 analyze viaducts, and Alternative 2 analyzes embankments and grade separations. With this approach, the EIR/EIS already considers alternatives that would avoid impacts associated with having at-grade crossings. Chapter 8, Preferred Alternative, of the Draft EIR/EIS identifies the Preferred Alternative for the San Jose to Central Valley Wye Project Extent as Alternative 4. It was selected based on a balanced consideration of the environmental information presented in the Draft EIR/EIS in the context of project purpose and need; project objectives; the CEQA, NEPA, and Section 404(b)(1) of the Clean Water Act requirements; local and regional land use plans; community and stakeholder preferences; and costs. Section 8.4.1, Review of Alternative Key Differentiators by Subsection, of the Draft EIR/EIS describes the key community and environmental factors that differentiate the alternatives within each subsection of the project.

### 1654-1390

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

Refer to response to submission SJM-1654, comment 1389. The request for grade separations at Skyway Drive, Branham Road, and Chynoweth Avenue is noted.

## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### **1654-1391**

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The request for funding grade separations is noted. The Authority is committed to developing interagency agreements to support decision making, permit approvals during construction, and funding mechanisms, where appropriate.

### **1654-1392**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-2: Consideration of Diridon Integrated Station Concept and the Google Development at the San Jose Diridon Station, SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The request for funding grade separations is noted. Please refer to response to submission SJM-1654, comment 1389.

### **1654-1393**

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The commenter suggests that the Authority should include grade separations as a mitigation strategy now. Given the high costs and disruptions associated with grade separations, the Authority cannot commit to grade separations as part of mitigation for Alternative 4 for the San Jose to Merced Project Section (or for the San Francisco to San Jose Project Section). Grade separations are not proposed as part of the project, nor as mitigation, so the issue of timing is moot.

### **1654-1394**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-3: Consideration of Caltrain Business Plan, Including the 2040 Caltrain Service Vision.

Please also see Chapter 5, Environmental Justice of the EIR/EIS for a detailed discussion of impacts to low-income and minority populations.

### **1654-1395**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-3: Consideration of Caltrain Business Plan, Including the 2040 Caltrain Service Vision.

Please also refer to response to comment SJM-1619-2416.

### **1654-1396**

The comment requests clarification as to how East Bay passenger rail operations would be accommodated under Alternative 4. From San Jose Diridon Station to CP Lick (Park Ave to Daylight Way), Alternative 4 would convert the current double-track corridor to three tracks with a single dedicated track for freight, ACE, Amtrak, and Capitol Corridor and two electrified tracks under a cantilever OCS for Caltrain and HSR. This track configuration, which is described in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS, would maintain current capacity for UPRR, ACE, Amtrak, and Capitol Corridor and the planned increases for Caltrain with the PCEP and the proposed HSR service. Impacts of HSR on passenger rail are described in Impact TR#11, Impact TR#14, and Impact TR#16, and impacts on freight rail are described in Impact TR#20, Impact TR#21, and Impact TR#22 in Section 3.2.6, Environmental Consequences of Section 3.2, Transportation. Please also refer to response to submission 1654, comment 1410.

## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### 1654-1397

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The commenter is correct that Chapter 5, Environmental Justice, of the Draft EIR/EIS concludes that mitigation with noise barriers would not fully address the concerns raised during the environmental justice public outreach process regarding noise and vibration in environmental justice communities. The Authority is aware of the City's preference for the inclusion in the EIR/EIS of grade separations as mitigation for noise impacts. As discussed in Chapter 5 in the Final EIR/EIS, where disproportionately high and adverse project effects would remain even after the application of mitigation measures and after consideration of project benefits, the Authority is proposing certain community improvements that have a reasonable relationship to the residual effects as offsetting mitigation for those effects. The Authority engaged with environmental justice communities including the City of San Jose, between the release of the Draft EIR/EIS and the Final EIR/EIS. During the outreach process, the City of San Jose and other community stakeholders identified noise treatments as potential community improvements to address ongoing operational noise affecting residents along the Caltrain corridor. The Authority is now considering implementing residential noise treatments for homes affected by existing train and traffic noise, in several communities within the City of San Jose, including San Jose Diridon, Gardner/Willow Glen, Washington/Guadalupe/Tamien/Alma/Almaden, and South San Jose. As described in Chapter 5 in the Final EIR/EIS, the Authority's conclusion is that after considering direct mitigation (like noise barriers), the noise benefits of the project (reduced highway traffic and airplane noise), and offsetting mitigation providing residential noise treatments in targeted areas in environmental justice communities, that Alternative 4 would not have a disproportionately high and adverse effect related to noise in San Jose communities.

### 1654-1398

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

As explained in the Standard Response, the Authority already considers alternatives avoiding at-grade crossing impacts in San Jose (Alternatives 1, 2 and 3) and also considered grade separations to be infeasible for Alternative 4 due to cost. This comment focuses on three intersections in South San Jose, there are 30 at-grade crossings between Santa Clara and Gilroy and the cost of grade separations in San Jose, much less the remainder of them in this project section is cost prohibitive.

The Authority has demonstrated in the Final EIR/EIS that all practicable mitigation to avoid or minimize project effects, including those high and adverse effects that would disproportionately affect minority populations and/or low-income populations, has been proposed where adverse effects are identified.

As discussed in Chapter 5 in the final EIR/EIS, after consideration of direct mitigation only, there would be the following residual disproportionately high and adverse effects in the South San Jose community area with Alternative 4: Emergency Response Delay; Operational Noise; and Operational Traffic.

As discussed in Chapter 5 in the Final EIR/EIS, project benefits would help to offset some of these residual disproportionately high and adverse effects with Alternative 4:

- Operational Traffic: The increased travel options, transit connectivity, and regional vehicle miles travelled reduction associated with the project are considered to offset the temporary operational traffic delays (all alternatives).
- Operational Noise: While the project would reduce noise effects associated with airport and highway expansion, this would not fully offset adverse noise effects with Alternative 4.
- Emergency Response Delay: While the project would provide a safer long-distance travel option compared to passenger vehicle use and Alternative 4 would provide safety improvements to the existing rail corridor through fencing, four quad safety gates, median channelization, obstacle detection, and automated train controls, these benefits

## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### 1654-1398

would not fully offset emergency vehicle response delays.

As discussed in Chapter 5, Environmental Justice, of the Final EIR/EIS, the Authority engaged with environmental justice communities including the City of San Jose, between the release of the Draft EIR/EIS and the Final EIR/EIS about potential community improvements in the South San Jose community area as offsetting mitigation to address residual disproportionately high and adverse effects to minority and/or low-income populations.

The Authority is proposing the following community improvements as offsetting mitigation measures for Alternative 4:

(1) The Authority would install noise insulation for up to 20 existing residences to reduce noise effects from existing traffic along the west side of US101 between Blossom Hill Road and SR 85. This measure would reduce community noise effects sufficient to offset the adverse noise effects with Alternative 4 in this community area.

(2) The Authority would provide funding to the City of San Jose to construct three new pedestrian/bicycle overcrossings of Monterey Road and the railroad corridor at Skyway Drive, Branham Lane, and Chynoweth Avenue. While these measures would not avoid emergency response delays, they would enhance pedestrian and bicycle safety along Monterey Road and the railroad corridor in South San Jose, which in combination with the proposed direct mitigation and the project's benefits related to safety are together considered sufficient to offset the emergency vehicle response delays with Alternative 4. As described in the Final EIR/EIS, if the improvements included in proposed direct mitigation measure SS-MM#4 are implemented by the City of San Jose with the Authority's proposed funding, then adverse emergency response delays can be avoided. Also, as described in the Final EIR/EIS, both the offsetting mitigation measure SSJ-MM#2 for new pedestrian/bicycle overcrossings at 3 locations along Monterey Road and direct mitigation measure SS-MM#4 have a provision that funding for these mitigation measures could be used instead to support grade separations at Skyway, Branham, or Chynoweth provided the City intends to implement these grade separations and the grade separations will be completed in time to avoid project effects on emergency vehicle response time.

### 1654-1398

(3) Installation of an all-weather turf and track at the Caroline Davis Intermediate School which will benefit students and the community at larger that utilized the facility (as exemplified by extensive community use during the COVID-19 emergency). This improvement was requested by the Oak Grove School District who identified this would be a welcome investment in the community and help offset general effects of the project.

After consideration of direct mitigation, project benefits and the proposed offsetting mitigation measures, there would be no disproportionately high and adverse effects with Alternative 4 in the South San Jose community area. Consequently, grade separations are not necessary to avert disproportionately high and adverse effects in South San Jose.

### 1654-1399

The request for a joint design process is noted. The Authority will coordinate with appropriate agencies during Detailed Design Post-ROD to address design, construction, and operational conflicts and connections with adjacent infrastructure and projects.



## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### **1654-1400**

The comment recommends joint station-specific planning and station access coordination to resolve issues of public access. Station access is required from both sides of the tracks. The Authority will coordinate with appropriate agencies during Detailed Design Post-ROD to address Capitol and Blossom Hill stations' design, construction, and operational conflicts and connections with adjacent infrastructure and projects. This will include addressing access and circulation and would be based on future land uses in place when Detailed Design occurs. An assessment of the consistency between HSR and Communications Hill Specific Plan Area Development Policy (City of San Jose 2014, as cited in Chapter 2 of the Final EIR/EIS), ADP Improvement 8: Capitol Caltrain Station Pedestrian/Bicycle Connection along Monterey Highway has been added to Section 3.12, Socioeconomics and Communities, in the Final EIR/EIS as well as Volume 2, Appendix 2-K, Policy Consistency Analysis. The comment provided a link to the City of Morgan Hill's comment submission SJM-1471. This letter was reviewed, and City Preferred Options were not identified and therefore could not be analyzed. Passenger access to platforms is provided via overcrossings; however, passenger access will be refined during Detailed Design Post-ROD in coordination with Caltrain and other appropriate agencies.

### **1654-1401**

In response to this comment, Section 1.4.3, VTA Grade Separations in Santa Clara County, of the Final EIR/EIS has been deleted as these projects are unfunded.

### **1654-1402**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-2: Consideration of Diridon Integrated Station Concept and the Google Development at the San Jose Diridon Station.

### **1654-1403**

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations, SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety, SJM-Response-TR-1: Site-Specific Mitigation for Traffic Impacts.

Please also see response to submission SJM-1654, comments 1397 and 1398 to address environmental justice concerns.

### **1654-1404**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-2: Consideration of Diridon Integrated Station Concept and the Google Development at the San Jose Diridon Station, SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The request for funding grade separations at Auzerais Avenue and West Virginia Street is noted.

### **1654-1405**

The comment states that Alternative 4 evaluated in the Draft EIR/EIS would retain and enlarge at-grade crossings within the City of San Jose, in contradiction with the City's principles and policies related to safety. Please refer to Draft EIR/EIS Section 3.11.3, Consistency with Plans and Laws, for a summary of the analysis of the project's consistency with local plans and policies related to safety. The Authority is a state agency and therefore is not required to comply with local land use and zoning regulations; however, it has endeavored to design and construct the HSR project so that it is compatible with land use and zoning regulations. Furthermore, the HSR project will comply with applicable FRA safety standards, as described in Chapter 2, Alternatives, and explained further in Section 3.11, Safety and Security, of the Draft EIR/EIS. The provision of modern protected at-grade crossings for train movements is not in conflict with the Authority's Sustainability Policy.

## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### 1654-1406

The comment recommends that Draft EIR/EIS should assess the historic merit and structural ability to serve design loads of the existing railroad bridges to be retained under Alternative 4. Please refer to Table 3.17-4 in Section 3.17, Cultural Resources, of the Draft EIR/EIS for a delineation of the historically significant infrastructure within the project's footprint, which includes the San Carlos Street viaduct that spans UPRR. Section 3.17.7.3, Historic Built Resources, of the Draft EIR/EIS provides a discussion of the project's potential impact on these resources. As the design loads for HSR trains are similar to those for Caltrain trains, it is assumed for purposes of environmental analysis that existing Caltrain bridges to remain would provide sufficient structural capacity for HSR trains.

### 1654-1407

The comment noted that the project should consider full replacement of several existing bridges with single bridge structures to reduce the project's footprint (rather than building new railroad bridges adjacent to existing ones). Please refer to Draft EIR/EIS Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, for drawings of the bridges proposed under the four project alternatives. Alternatives 1, 2, and 3 provide for full replacement of the bridges referenced by the comment (to keep Caltrain in operation), and Alternative 4 reuses or replaces the bridges in place.

### 1654-1408

As discussed in Impact TR#9 in Section 3.2.6.3, Parking, the EIR/EIS concludes that while the HSR project would increase parking demand, due to the available parking and the effect of planned transit service improvements to the San Jose Diridon Station, there would be adequate parking for the San Jose Diridon Station and the SAP Center, and the HSR project would not result in significant secondary environmental impacts. All directly displaced parking would be replaced on a 1:1 basis. No mitigation is proposed in the EIR/EIS because none is required to address identified significant impacts. As such, any potential Authority participation in the proposed Parking and Transportation Management District is not required to fulfill any mitigation commitments identified in the EIR/EIS. The Authority is one of the partner agencies for DISC and has conducted extensive collaboration with the City of San Jose during planning for the HSR project and will continue to do so. The Authority will consider separately to join the proposed Parking and Transportation Management District but doing so is not required to address a significant impact identified in the EIR/EIS.

### 1654-1409

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-2: Consideration of Diridon Integrated Station Concept and the Google Development at the San Jose Diridon Station.

Regarding the language referring to the San Jose Diridon Station Facilities Master Plan, the only reference in the EIR/EIS is in connection with an Authority grant to the VTA, and the language accurately describes what that grant required. Reference to the ongoing update to the Adopted Diridon Station Area Plan and DISC have been added to the same location per this comment.

## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### 1654-1410

The analysis of blended operations between San Jose and Gilroy referenced in Impact TR#16 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS also included an analysis of the capacity of San Jose Diridon Station to accommodate HSR service, Caltrain service, and service for the other passenger railroads (Capitol Corridor, Amtrak, and ACE) (Authority 2018b, as cited in Section 3.2 of the Draft EIR/EIS). With the two proposed dedicated platforms for HSR, there would remain adequate platform capacity on the other four platforms to serve Caltrain (up to 6 trains per hour per direction), ACE (up to 4 trains per hour per direction), and Capitol corridor (up to 2 trains per peak hour). Amtrak only has 2 trains per day, does not have the same platform capacity needs as the peak-hour services, and can also be accommodated. The analysis of operations regarding track capacity (Authority 2018b) also concluded that there would be adequate track capacity for ACE operations (up to 4 trains per hour per direction) on the non-electrified track between San Jose Diridon Station and the Michael Yard south of the Tamien Station and that Capitol Corridor could continue its current practice of daytime layover at the Diridon platform. This clarification has been added to Impact TR#16 in Section 3.2 in the Final EIR/EIS.

### 1654-1411

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The comment recommended that the Draft EIR/EIS should include grade separations at Skyway Drive, Branham Road, Chynoweth Avenue, Auzerais Avenue, and West Virginia Street as mitigation for project impacts on pedestrian and bicycle access; The comment also recommended that the project should construct pedestrian and bicycle facilities on the west side of Monterey Road. Please refer to Impact TR#18 and Impact#19 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the project's effects on pedestrians and bicycles. All four project alternatives were found to have less-than-significant impacts on pedestrian and bicycle facilities, and therefore mitigation is not required. The project would not materially degrade the performance of any nonmotorized facilities, and all existing facilities would be replaced upon the completion of construction.

### 1654-1412

The comment noted that Alternative 4 of the Draft EIR/EIS should construct pedestrian and bicycle facilities on the west side of Monterey Road as identified in City of San Jose planning documents. Please refer to Impact TR#18 and Impact TR#19 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the project's effects on pedestrians and bicycles. All four project alternatives were found to have less-than-significant impacts on pedestrian and bicycle facilities, and therefore mitigation is not required. The project would not materially degrade the performance of any nonmotorized facilities, and all existing facilities would be replaced upon the completion of construction.

### 1654-1413

The comment noted that the permanent impacts of the project as evaluated in the Draft EIR/EIS should not affect road right-of-way for planned and existing bikeways. Please refer to Impact TR#19 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the project's permanent effects on pedestrians and bicycles. The four project alternatives were found to have a less-than-significant impact on nonmotorized resources because the project would not conflict with adopted policies, plans, or programs regarding bicycle or pedestrian facilities, or otherwise materially decrease the performance of such facilities. The project would provide safe and accessible bike and pedestrian facilities. All roadways that are reconstructed would replace all bicycle and pedestrian facilities upon completion of construction. The map referenced within the comment does not appear to identify specific right-of-way for potential future nonmotorized improvements, although general corridors are identified.

## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### **1654-1414**

The comment noted that the Draft EIR/EIS should include provisions for pedestrian and bicycle access during construction. Please refer to Impact TR#17 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the project's effects on pedestrians and bicycles during construction. Please also refer to TR-IAMF#2, TR-IAMF#4, TR-IAMF#5, and TR-IAMF#12 in Section 3.2 of the Draft EIR/EIS for a description of the contractor's requirements to provide safe and adequate nonmotorized access during construction. To maintain pedestrian and bicycle access, project construction phasing would include specifications for vehicle lanes, passenger loading zones, sidewalks, crosswalks, bike lanes, trails, bus stops, parking, detours, and intersection controls. These features would address how pedestrian and bicycle accessibility would be provided and maintained across the HSR corridor, to and from stations, and on station property for the duration of construction.

### **1654-1415**

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

The City's perspective on quiet zones is noted.

### **1654-1416**

The noise impact assessment prior to mitigation assumes that trains would sound horns and that there would not be quiet zones. Noise barriers without quiet zones are analyzed as the primary noise mitigation measures in Section 3.4.7, Mitigation Measures, of the Draft EIR/EIS.

### **1654-1417**

Operating procedures relative to Caltrain stations are up to Caltrain as the host railroad. The Authority requested whether Caltrain was interested in discussing potential ways to reduce or eliminate station horn noise and they have not yet responded and thus the feasibility of this potential measure is unknown.

### **1654-1418**

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations, SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

Please also see the response to comment SJM-1654-1417.

### **1654-1419**

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

### **1654-1420**

Section 3.6.5.1, Public Utilities, of the Final EIR/EIS has been revised to incorporate text revisions provided by commenter concerning Edenvale, Coyote Valley, and Evergreen.

### **1654-1421**

Please refer to Section 3.13.5.2, Planned Development, of the Draft EIR/EIS and Section 3.13.6.2, Alteration of Land Use Patterns. Many of the projects under the No Project Alternative encourage TOD, which would increase the density of both residential and commercial development around transit hubs. Under the No Project Alternative, TOD in the form of infill development, increased density, reduced parking demand, and better access to transit would be expected. Existing and planned uses include mixed-use, residential, commercial, office, business service, and light industrial development. Under the No Project Alternative, recent development trends are anticipated to continue, leading to impacts on public utilities.



## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### **1654-1422**

Impact PUE#9 in Section 3.6, Public Utilities and Energy, has been revised in the Final EIR/EIS for clarity to explain that direct discharge of wastewater into the local sanitary sewer system from station and maintenance facility operations would only occur if the receiving wastewater treatment facility approves such disposal and would be subject to coordination with the local wastewater treatment authority concerning system capacity and maintenance. Proposed discharges into municipal sanitary lines, including the City of San Jose's sanitary lines, during operations would be coordinated with the local wastewater treatment authorities to address capacity and maintenance. With respect to the commenter's concerns pertaining to the localized wastewater infrastructure at Diridon Station, the HSR project would include the necessary upgrades to upsize the localized wastewater infrastructure to accommodate anticipated flows. Please see Appendix 3.6-C, Water Use Assessment (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), for details on the Authority's consideration of the relative increase in water demand to capacity and the overall reduction in water demand within the project footprint. The CEQA conclusion for Impact PUE#9 remains less than significant.

### **1654-1423**

The analysis in the Draft EIR/EIS was based on a preliminary level of design that is sufficient for analysis of environmental impacts, in order to understand the basic project features, including the alignment plan and profile, roadway-crossing footprints, basic estimates of construction means and methods, and in some cases modifications to local streets and drainage facilities. The detailed design would be prepared by a design-build contractor, and as such much of the information the City of San Jose is requesting to be added to the Final EIR/EIS is not yet available. Please refer to the Roll Plots presented in Volume 3 of the Draft EIR/EIS for all available information regarding proposed modifications to streets and infrastructure within the City of San Jose. However, as design advances, the Authority will coordinate with local agencies, including the City of San Jose, regarding modifications to the City's streets and infrastructure. The Authority looks forward to working cooperatively with the City of San Jose through design and implementation of the project.

### **1654-1424**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-2: Consultation with Local Agencies and Consistency with Local Regulations.

The project must conform to the policies and objectives of the statutes and regulations under which the Authority operates. Since an agency of the State of California is the project proponent, the project is not subject to local government general plan policies or zoning regulations. The Authority has endeavored to develop a project design that minimizes local impacts and is made as consistent with local plans as possible. Stormwater management requirements applicable to the project are described in Section 3.8, Hydrology and Water Resources, of the Draft EIR/EIS.

### **1654-1425**

The Authority understands that relocating water supply wells, especially those that are deep, productive, and serve large populations, would require specialized construction methods, design reviews and approvals, and appurtenances and enclosures to function effectively; Impact PUE#4 in Section 3.6.6.2, Public Utilities, of the Final EIR/EIS has been revised to include this information. The Authority would ensure replacement wells would be constructed and functional before abandoning and demolishing the existing wells in order to prevent disruptions to the City's water supply system. Alternatives 1-3 would not affect any of the water supply wells that serve the San Jose Municipal Water System. However, Alternative 4 (the Preferred Alternative) would require the relocation of three of the municipal water supply wells in the Coyote Valley that serve the San Jose Municipal Water Supply System. Refer to Volume 3 Roll Plots for the three public supply wells being relocated by Alternative 4.

### **1654-1426**

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

### **1654-1427**

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-2: Emergency Vehicle Response Times.

## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### 1654-1428

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations, SJM-Response-SS-2: Emergency Vehicle Response Times.

The Draft EIR/EIS analysis in Impact S&S#3 concerns the permanent impacts on emergency access and response times from permanent roadway and highway closures, relocations, and modifications. The analysis of the impact of the increased gate-down time at the at-grade crossings is presented in Section 3.11, Safety and Security, of the Draft EIR/EIS under Impact S&S#4. As explained therein, the potential impacts of additional gate-down time on emergency vehicle response times were assessed throughout the corridor for Alternative 4 (including the Skyway, Branham, and Chynoweth crossings). The Authority evaluated potential impacts on emergency response times through a geospatial assessment of fire station/first responder response times along both sides of the rail corridor. The screening used ArcGIS to evaluate the potential impact on travel time between 0.25-mile grid cells and the nearest fire station under a worst-case scenario that every responding fire station vehicle or first responder ambulance was required to take an alternate route via an existing grade-separated crossing because of added gate-down time at at-grade crossings. Figure 3.11 10 in Section 3.11 of the Draft EIR/EIS illustrates the results of the screening analysis.

Mitigation Measures SS-MM#3 and SS-MM#4 are identified to address the impacts identified in Impact S&S#4.

### 1654-1429

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-2: Emergency Vehicle Response Times.

The analysis in Section 3.11, Safety and Security, of the Draft EIR/EIS does identify impacts related to increased gate-down time with Alternative 4, including potential increase of up to 180 seconds related to the service area of the fire station at 4430 Monterey Road to areas west of the railroad. As described in Section 3.11 of the Draft EIR/EIS, the Authority evaluated potential impacts on the nearest fire station under a worst-case scenario that every responding fire station vehicle or first responder ambulance was required to take an alternate route via an existing grade-separated crossing because of added gate-down time at at-grade crossings, which may overstate impacts. The Draft EIR/EIS recognizes delays in emergency vehicle response as a significant impact due to the potential impacts on health. Draft EIR/EIS Section 3.11.5.1, Emergency Services, in subsection Fire Station/First Responder Response described existing conditions in San Jose, including that response times were not meeting national best practice response times. Thus, the citation in this comment that some responses are not meeting current standards does not change the analysis in the Draft EIR/EIS. The existence of liquidated damages in the City's contract is noted, but it does not change the presentation of existing conditions or the impact analysis in the Draft EIR/EIS regarding emergency vehicle response times. The Draft EIR/EIS analysis identified a delay impact as significant if the delay in emergency vehicle response is more than 30 seconds, regardless of the existing service time, recognizing that delay has effects on potential health outcomes. With Alternative 4, there would be identified significant impacts, including in San Jose, before mitigation. The information cited in this comment does not change that conclusion. Thus, the information in this comment does not require any changes in the Draft EIR/EIS analysis.

A discussion of mitigation available to address emergency vehicle response times is provided in Standard Response SJM-Response-SS-2: Emergency Vehicle Response Times. In addition, as explained in revisions in Section 3.11, Safety and Security incorporated into the Final EIR/EIS, the Authority has included certain site-specific traffic mitigation measures as mitigation for delays to emergency vehicle response vehicle at at-grade crossings in the event that the other identified mitigation measures S&S-MM#3 and S&S-MM#4 do not fully address response time delay.

## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### 1654-1429

### 1654-1430

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

### 1654-1431

The commenter asserts that the impact discussion pertaining to rail-related hazards for motor vehicles, pedestrians and bicyclists is incomplete and requests a separation of the impact discussions to align with the Burbank to Los Angeles Project Section EIR/EIS. The San Jose to Merced Project Section differs from the Burbank to Los Angeles Project Section in that the Burbank to Los Angeles Project Section has no at-grade crossings, making having separate discussions of train accidents and motor vehicle, pedestrian, and bicycle accidents more straightforward. The Burbank to Los Angeles Project Section Draft EIR/EIS (Authority 2020d) discussion topics under Impact S&S#5 and Impact S&S#6 that are both covered in the San Jose to Merced Project Section discussions under Impact S&S#8 and Impact S&S#12. TR-IAMF#2, TR-IAMF#4, and TR-IAMF#5 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS also include details on impact avoidance measures concerning train, motor vehicle, pedestrian, and bicycle access and accidents.

### 1654-1432

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

### 1654-1433

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations, SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

The Authority has evaluated safety associated with HSR train operations at the at-grade crossings and determined that, with the improvements included in the project (right-of-way fencing, four-quadrant gates, traffic signal integration, intrusion detection, obstacle detection, and integrated track controls), there would be less-than-significant impacts. As such, grade separations are not required to address this impact.

The Authority recognizes that there are potential advantages to grade separation. The Authority recognizes that, with the HSR project, operation at the at-grade crossings, including in San Jose, would meet one or more of the conditions where the FHWA Technical Working Group Highway-Rail Crossing Handbook (FHWA 2019) recommends consideration of grade separations. The Authority has considered the potential for grade separations for Alternative 4 but has determined that (1) operations at at-grade crossings would not result in significant safety impacts (with the project safety improvements noted above) and thus grade separation are not required to address that impact and (2) grade separations would make Alternative 4 cost prohibitive.

The Authority, as described in its Business Plans, has not secured funding for constructing the entire Phase 1 system, including the San Jose to Merced Project Section and the San Francisco to San Jose Project Section. Cost has been and will continue to be a major concern for the HSR project as a whole. Given the high costs and disruptions associated with grade separations, the Authority cannot commit to grade separations as part of mitigation for Alternative 4 for the San Jose to Merced Project Section (or for the San Francisco to San Jose Project Section).

However, if Alternative 4 is ultimately selected, the Authority, in cooperation with local jurisdictions, transportation funding agencies, and state and federal agencies, would support community-initiated grade separation efforts over time as funding becomes available.

## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### 1654-1434

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

The Draft EIR/EIS analyzes the effect of increased HSR trains on safety for vehicles, bicycles, and pedestrians crossing at-grade crossings in Section 3.11, Safety and Security, Impact S&S#12.

As discussed in the Draft EIR/EIS, the operation of the HSR system would meet and/or exceed federal safety requirements for train operations for all at-grade crossings. The project would upgrade all existing at-grade rail crossings through the installation of four-quadrant gates (reducing potential vehicle intrusion) and median channelization where not present (also reducing potential vehicle intrusion). The project would also include integration of at-grade crossing gate functions with nearby traffic signals where not present (increasing traffic control approaching crossing), intrusion detection (to warn rail operators of intrusion at crossings), and obstacle detection (to detect obstacles in the railway). The project would also include integrated train control and signal systems (allowing for real-time feedback between on-the-ground detectors, train operators, and system operators).

These improvements are described in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS. As described in Section 3.11 of the Draft EIR/EIS, the project also includes implementation of SS-IAMF#2 and SS-IAMF#3. With the proposed upgrades and implementation of the IAMFs, the Draft EIR/EIS concludes that the safety impact relative to at-grade crossing operations would be less than significant under CEQA and that the project would not have a substantial adverse effect under NEPA, and no mitigation is warranted. Based on this conclusion, the operation of at-grade crossings with the project is not expected to result in a significant increased exposure of firefighters to risks.

### 1654-1435

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations, SJM-Response-SS-2: Emergency Vehicle Response Times.

The commenter states that San Jose has already implemented emergency vehicle preemption at many locations, and the Draft EIR/EIS should take account of this. The comment also states that the Authority should fund its proportionate share of grade separations at key intersections as mitigation for emergency vehicle response time impacts.

SS-MM#3 applies to areas where San Jose's EVP is not in place and in Morgan Hill and Gilroy. The text of Section 3.11, Safety and Security, has been clarified in the Final EIR/EIS to note San Jose's EVP and to describe its applicability. Specifically, at the San Jose locations where the EVP does exist, Impacts S&S#1 and S&S#3 related to emergency access and response times are less than significant, and therefore no mitigation is required. The same impacts are significant before mitigation in places where EVP does not exist in San Jose and in Morgan Hill and Gilroy; SS-MM#3 still applies to these areas.



## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### 1654-1436

The comment describes that there may be delays in emergency vehicle response access to southbound Monterey Road due to implementation of Mitigation Measure SS-MM#1 to construct new access to Fire Station 18 with Alternative 2, Variant B and that a new fire facility may be required instead.

The comment is correct that the access included in Mitigation Measure SS-MM#1 would require emergency vehicles from Fire Station 8 to travel along the new access road that connects to the Houndshaven/Skyway intersection and then travel west to the new underpass to access southbound Monterey Road, which would add approximately 0.2 mile travel compared to the existing direct access to Skyway Drive. Assuming a speed of 30 mph, this additional distance would take approximately 24 seconds, which is less than the 30 second significance criteria used in relation to emergency vehicle response in the Draft EIR/EIS. As a precaution, if the delays were to exceed the 30 second significance criteria, Mitigation Measure SS-MM#1 was modified in the Final EIR/EIS to include a potential relocated fire facility on the eastern portion of the property as suggested in this comment. Since the potential relocation property is already included in the temporary construction easement for the project, this would not result in additional property acquisition or effects to additional areas.

### 1654-1437

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The Authority has adopted IAMFs, which are programmatic commitments that would be incorporated as part of the project to avoid or minimize environmental or community impacts and are designed to be applicable to the statewide HSR system as a whole. The IAMFs are equally applicable to all four alternatives, even though the alternatives differ in structural design. For instance, Alternatives 1, 2, and 3 are grade separated, while Alternative 4 retains existing at-grade crossings. The commenter also points to impacts from at-grade crossings. In addition to the IAMFs described above, the Authority has also separately identified a number of mitigation measures applicable to such impacts. Mitigation measures are proposed where impacts cannot otherwise be avoided or reduced through project features, design standards, or best management practices during construction or project operations. Several of the mitigation measures identified in the Draft EIR/EIS were proposed to address impacts from at-grade crossings associated with Alternative 4. Mitigation measures are listed in Section 3.x.17 in each resource chapter.

## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### 1654-1438

The reference to operations and maintenance in LU-IAMF#1 is intended to establish the timeframe by which the Authority will prepare a memorandum for each station describing how the Authority's station area development principles and guidelines would be applied to achieve the anticipated benefits of station area development. The IAMF commits the Authority to preparing this memorandum prior to commencing operations and maintenance of the HSR system.

The Authority's HSR Station Area Development General Principles and Guidelines (Authority 2011, as cited in Section 3.16, Aesthetics and Visual Quality, of the Draft EIR/EIS) was developed to ensure that implementation of the HSR system would maximize station area development in a way that serves the local community and economy while increasing HSR ridership. While the Authority acknowledges that these guidelines do not address all station area planning considerations, they are still relevant guiding principles for the station planning process. Accordingly, no revisions have been made to LU-IAMF#1. It should be noted that the Authority has been working with the City of San Jose regarding the update of the adopted San Jose Diridon Station Area Plan (City of San Jose 2014, as cited in Section 3.13, Station Planning, Land Use, and Development, of the Draft EIR/EIS), the Diridon Intermodal Station Concept (DISC) and the Google Downtown West Plan. Prior to commencing operations and maintenance of the HSR system, the Authority memorandum would consider how Authority station area guidelines have informed the Diridon Station Area Plan update and the resulting benefits. The Authority has a signed Station Area Planning Agreement with the City of San Jose.

### 1654-1439

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-2: Consideration of Diridon Integrated Station Concept and the Google Development at the San Jose Diridon Station.

Because neither the Diridon Integrated Station Concept (DISC) nor the Downtown West Mixed-Use Plan (Google project) are approved projects, they are not considered part of the environmental baseline and are not reflected in the planned land uses shown on Figure 3.13-7 in Section 3.13, Station Planning, Land Use, and Development, of the Draft EIR/EIS. Section 3.13.5.2, Planned Development, of the Draft EIR/EIS included a discussion of the Downtown West Mixed-Use Plan; however, this discussion has been further expanded in the Final EIR/EIS.

### 1654-1440

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-2: Consideration of Diridon Integrated Station Concept and the Google Development at the San Jose Diridon Station.

The Authority is one of the Diridon Integrated Station Concept (DISC) partner agencies and is committed to working with the DISC partner agencies to plan for the future of the San Jose Diridon Station; its integration with the surrounding area; and passenger flows to, from, and through the station. DISC will be planned, environmentally reviewed, and approved separately from the HSR project, and, as a result, the Authority's commitments to project features (IAMFs) as part of the HSR San Jose to Merced Project Section do not apply to the DISC planning process. Accordingly, the requested revisions have not been implemented.

## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### 1654-1441

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The comment correctly notes that LU-IAMF#1 would not avoid incompatibility of HSR infrastructure and the San Jose Diridon Station with adjacent land uses. Accordingly, this statement has been removed from Impact LU#4 in Section 3.13, Station Planning, Land Use, and Development, of the Final EIR/EIS. However, the conclusion remains the same—none of the four project alternatives would result in alterations of existing or planned land use patterns near the San Jose Diridon Station because the HSR station would be consistent with current uses as an existing transit facility and would be consistent with land use plans and policies, such as the Diridon Station Area Plan. As a result, no mitigation is required under CEQA to address this impact.

With respect to the comment about NV-IAMF#1 not addressing operations noise impacts, mitigation to reduce noise and vibration during operations is discussed in Section 3.4.7, Mitigation Measures, of the Draft EIR/EIS. As part of NV-MM#3, the Authority would implement noise mitigation to reduce or offset severe operations noise impacts, including noise barriers, sound insulation, and noise easements.

### 1654-1442

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-2: Consideration of Diridon Integrated Station Concept and the Google Development at the San Jose Diridon Station, SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The comment expressed concern about the accuracy of a statement regarding adoption of the 2012 San Jose Visual Design Guidelines for California High-Speed Rail Infrastructure. To address this comment, the text under Impact LU#4 has been revised to remove reference to the visual design guidelines as part of the Cooperative Agreement between the City of San Jose and the Authority.

While the comment is correct that the visual design guidelines do not specifically address all four alternative alignments evaluated in the Draft EIR/EIS, the design guidelines would apply to all four project alternatives, inasmuch as they provide for high-quality aesthetic design for HSR infrastructure that fits the context of San Jose. Further, the visual design guidelines would be considered and incorporated as part of the project design. The Draft EIR/EIS concludes that none of the four project alternatives would result in alterations of existing or planned land use patterns near the San Jose Diridon Station because the HSR station would be consistent with current uses as an existing transit facility and would be consistent with land use plans and policies, such as the Diridon Station Area Plan. As a result, no mitigation is required under CEQA to address this impact.

The comment also requests that the Authority consider mitigation for the visual impact of the blended corridor. As discussed under Impact AVQ#3 in Section 3.16, Aesthetics and Visual Quality, of the Draft EIR/EIS, it is anticipated that viewers would not perceive a change to visual quality under Alternative 4 because modifying the baseline Caltrain and UPRR railway and Diridon Station platforms to permit blended HSR operations would conform to the baseline character of the area. Therefore, CEQA does not require mitigation for visual impacts of the blended system under Alternative 4. However, the Authority is one of the DISC agency partners and is committed to working with the DISC agency partners through a separate planning process that is proceeding independently of this environmental process.

## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### 1654-1443

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

As described in Section 3.13.4.5, Method for Determining Significance under CEQA, of the Draft EIR/EIS, the project would result in a significant impact on existing land uses if it would "cause a substantial change in land use patterns by introducing incompatible uses." The determination that impacts on existing land use patterns from increase noise, light, and glare would be less than significant under CEQA is based on this CEQA threshold and the determination that land uses along the existing railway have been historically exposed to train noise and have continued to operate, which indicates that introduction of intermittent noise from HSR service would not cause changes in land use patterns. This conclusion has been further clarified in Impact LU#5 in Section 3.13, Station Planning, Land Use, and Development, of this Final EIR/EIS. The conclusion for Impact LU#5 does not imply that nearby residences would not be affected by increased noise impacts, only that these impacts are not anticipated to result in an alteration of land use patterns, such as the conversion of residential land uses to other land uses. Refer to Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the project's construction- and operations-related noise impacts and the several mitigation measures that would be implemented to address these impacts. Refer to Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the project's impacts on community cohesion.

### 1654-1444

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-3: Consideration of Caltrain Business Plan, Including the 2040 Caltrain Service Vision, SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

As described in Section 3.13.4.5, Method for Determining Significance under CEQA, in the Draft EIR/EIS, the project would result in a significant impact on existing land uses if it would "cause a substantial change in land use patterns by introducing incompatible uses." The determination that impacts on existing land use patterns from increase noise, light, and glare would be less than significant under CEQA is based on this CEQA threshold and the determination that land uses along the existing railway have been historically exposed to train noise and have continued to operate, which indicates that introduction of intermittent noise from HSR service would not cause changes in land use patterns. This conclusion has been further clarified in Impact LU#5 in Section 3.13, Station Planning, Land Use, and Development, of the Final EIR/EIS.

Table 3.4.7 and associated text in Section 3.4 describe the assumptions of train service including Caltrain service. The EIR/EIS did not consider the Caltrain Service Vision because it is not funded, has not been environmentally reviewed, and is not yet a part of capital planning. Thus it is not reasonably foreseeable at this time. Caltrain would analyze the increases in Caltrain service when they are actually proposed as a project.

The conclusion for Impact LU#5 does not imply that nearby residences would not be affected by increased noise impacts, only that these impacts are not anticipated to result in an alteration of land use patterns, such as the conversion of residential land uses to other land uses. Refer to Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the project's construction and operations-related noise impacts and the mitigation measures that would be implemented to address these impacts resulting from the operation of the HSR. Refer to Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the project's impacts on community cohesion.



## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### **1654-1445**

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS includes the use of noise barriers as the primary noise mitigation measure. Other noise mitigation options are to install building sound insulation or acquire noise easements.

### **1654-1446**

The Draft EIR/EIS statements about noise diminishing with distance from the railway is intended to provide an example of noise levels at a particular distance. In certain portions of the alignment, residential uses may be closer than 75 feet to the railway, and, at these locations, the noise level would be higher than the provided example. Refer to Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS for a detailed discussion of noise impacts associated with the project alternatives, as well as mitigation measures to address these impacts. These mitigation measures include installation of temporary and permanent noise barriers, avoiding nighttime construction in residential neighborhoods, installation of building sound insulation (considered on a case-by-case basis), and potential acquisition of noise easements. Prior to operation of the HSR, the Authority would install noise barriers where they can achieve between 5 and 15 dB of exterior noise reduction. The Authority would also support implementation of Quiet Zones by local jurisdictions and require specific engineering considerations to minimize noise impacts.

The statement about new noise sources not being as noticeable in rural portions of the alignment relative to areas along existing transportation corridors has been removed from the Final EIR/EIS in response to this comment. However, the conclusion remains the same, inasmuch as the increased noise in areas adjacent to existing transportation corridors and in rural areas is not anticipated to result in a substantial change in or to alter land use patterns, such as the conversion of residential land uses to other land uses.

### **1654-1447**

Reference to mitigation measure LU-MM#1 has been removed from Section 3.13, Station Planning, Land Use, and Development, of the Final EIR/EIS, as this was already included as an IAMF as part of the project. Consistent with this project feature, the Authority would document how the Authority's station area development principles are applied to each HSR station to achieve the anticipated benefits of station area development. Accordingly, these principles and guidelines are incorporated into the project design process to mitigate impacts and enhance the benefits of the station.

### **1654-1448**

To address this comment, the agency with jurisdiction in Table 3.15-2 in Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space, has been modified in the Final EIR/EIS to state that Caltrans has jurisdiction over the Highway 87 Bikeway North. The Authority would consult with Caltrans and the City of San Jose on an amended or new joint use agreement during the design phase of the project.

### **1654-1449**

To address this comment, Table 3.15-2 in Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space, of the Final EIR/EIS has been revised to state that Three Creeks Trail, between Lonus Street and the Falcon Place cul-de-sac, is open to the public. Figure 3.15-2 has also been updated to reflect this in the Final EIR/EIS. However, please note that the eastern part of the trail, which is the part of the trail that would be impacted by the project alternatives, has not been built yet.

### **1654-1450**

To address this comment, Table 3.15-2 in Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space, of the Final EIR/EIS has been revised as suggested for Guadalupe River Trail (Reach 6), Los Gatos Creek Trail, Three Creeks Trail, and Communications Hill Trail.

## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### 1654-1451

With respect to Impact PK#2 in Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space, the Final EIR/EIS finds that the impact on Fisher Creek Trail would be less than significant after mitigation, which is the correct determination based on the effects analysis and evidence presented. The impacts on Fisher Creek Trail under Alternatives 1, 2, and 3 would be temporary during construction, resulting in temporary decreased access. The Authority would implement mitigation measures to minimize impacts on access or use of parks. PR-MM#1 involves alternative access via a temporary detour of the trail using existing roadways or other public rights-of-way. PR-MM#2 involves maintaining connections to unaffected park portions or nearby roadways during construction. PR-MM#4 would make certain the project design features from the technical memorandums are implemented. These actions would be documented in technical memorandums prepared by the Contractor that would be submitted to the Authority for review and approval. With implementation of mitigation measures, access to Fisher Creek Trail would be maintained during construction.

### 1654-1452

The fact that the Highway 87 Bikeway North was mitigation for a prior project has no bearing on the analysis in the Draft EIR/EIS per CEQA and NEPA. Assessment of the temporary loss of the Highway 87 Bikeway North is permissible under CEQA because the analysis of impacts in the Draft EIR/EIS is based on existing conditions as of the year 2016. Highway 87 Bikeway North was in existence in 2016, therefore it must be analyzed as such.

### 1654-1453

The commenter is correct that access to the Highway 87 Bikeway Trail would be limited during project construction. More specifically, due to the proximity of this resource to the HSR project corridor, portions of the trail would need to be temporarily closed for approximately 6 months during construction. As described in Draft EIR/EIS Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space, access would be temporarily reduced under all four project alternatives but would not permanently be eliminated. To minimize construction impacts associated with interruptions in trail use, mitigation measure PR-MM#1 is proposed. As described in Section 3.15, this measure, which would require the contractor to provide a detour during construction while portions of the bikeway are closed, would be effective in avoiding or minimizing impacts on the Highway 87 Bikeway Trail related to loss of access. The bikeway also would be permanently realigned in order to maintain access and use. Under Alternatives 1, 2, and 3, near the Tamien Caltrain Station, the bikeway would be shifted slightly to the west at a few locations to avoid the new columns required to support the viaduct, the new tracks, retaining wall, and bridge reconstruction. Under Alternative 4, permanent realignment to the west would be required at Almaden Expressway due to track shifts. As concluded in Section 3.15, implementation of mitigation measure PR-MM#3, which requires the contractor to prepare and submit to the Authority a technical memorandum documenting how access to parks and trails will be maintained following completion of construction activities, would be effective in avoiding or minimizing impacts related to permanent park access. Mitigation measure PR-MM#5 also would apply to the Highway 87 Bikeway to ensure that access is maintained through realignment of the trail prior to construction. This mitigation measure also would be effective in avoiding or minimizing impacts related to access. The Authority is aware that during the environmental justice engagement process community members expressed concern regarding the connectivity and accessibility of parks and trails in San Jose. However, the concerns raised by minority populations and low-income populations during the environmental justice engagement process would be addressed through project features and identified mitigation to minimize temporary disruption during construction and to allow restored functioning of parks, trails, recreational facilities, and play areas after construction so that substantial permanent diminishment of these resources, including the Highway 87 Bikeway Trail, would not occur. Therefore, as concluded in Chapter 5, Environmental Justice, the temporary and permanent adverse effects on parks, recreational facilities, and school district play areas would not disproportionately affect minority populations and low-

## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### 1654-1453

income populations.

### 1654-1454

Please refer to the response to submission SJM-1654, comment 1452.

### 1654-1455

Thank you for your comment. The Authority will work with the City's Public Art program to integrate public art into HSR structures within City limits during future phases of design and implementation.

### 1654-1456

Design plans/issues relating to landscaping would be undertaken in the project's detailed design phase of the project. AVQ-IAMF#2 ensures community input on the aesthetics of non-station structures/aesthetics. Furthermore, mitigation measure AVQ-MM#3 requires the incorporation of design criteria for non-station structures, such as fencing, retaining walls, aerial structures, and overcrossings, that can adapt to fit within the local context. The measure specifically requires the design/build contract or to prepare and submit to the Authority a technical memorandum that describes how they it coordinated with local jurisdictions on the design of the non-station structures so that they fit in with the visual context of the areas near them (please refer to page 3.16-156 of the Draft EIR/EIS). Mitigation measures AVQ-MM#4 and AVQ-MM#5 detail landscaping mitigation along the HSR corridor.

Impact AVQ#6 acknowledges that the aerial structure in Alternatives 1 and 3 would be visible from surrounding neighborhoods, and that residential viewers would experience a decline in visual quality; as aesthetic treatments can soften or obscure the appearance of aerial structures, but do not eliminate their presence/appearance, due to their height. Furthermore, Impact AVQ#6 for Alternatives 1 and 3 states that "mitigation measures would soften and obscure the conflicting aesthetic of the HSR infrastructure, but they would not be able to obscure tall HSR infrastructure from adjacent residential areas. Therefore, the impact would be significant and unavoidable."

For at-grade Alternatives 2 and 4, potential landscaping and design treatments are depicted at KVP 14. Alternative 2 includes decorative fencing along the safety barrier separating Monterey Highway from the railway and new landscaping and multi-modal pathway along the highway. Alternative 4 shows the shared corridor with minimal visual changes from the existing conditions.

## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### 1654-1457

Thank you for the input. Design issueplanss relating tofor landscaping along the alignment. would be undertaken in the project's detailed design phase of the project. AVQ-IAMF#2 ensuresoutlines a process for obtaining local community input on the aesthetics of non-station structureaesthetics. Furthermore, mMitigation measure AVQ-MM#3 requires the incorporation of design criteria for non-station structures, such as fencing, retaining walls, aerial structures, and overcrossings, that can adapt to fit within the local context. The measure specifically requires the design/build contract or to prepare and submit to the Authority a technical memorandum that describes how they it coordinated with local jurisdictions on the design of the non-station structures so that they fit in with the visual context of the areas near them (please refer to Section 3.16.7, Mitigation Measures, of the Draft EIR/EIS).

### 1654-1458

With respect to the alternatives' impact on the Southern Pacific Depot, Section 3.17.3, Regional and Local Policy Analysis, states, "The Authority is a state agency and therefore is not required to comply with local land use and zoning regulations; however, it has endeavored to design and construct the project to be as compatible as possible with land use and zoning regulations." As such, for the purposes of NEPA and CEQA impacts analysis, the Authority is not able to assume the same finding that would be required through the local planning process for City Landmarks. As a result, the impact of the four alternatives on the Southern Pacific Depot would remain significant.

### 1654-1459

The Authority appreciates this summary of the City of San Jose's process regarding changes of status in Candidate City Landmarks. Please refer to submission JM-1654, comment 1458, regarding the responsibilities of the Authority with respect to local land use and zoning regulations. Additionally, the City of San Jose's general plan has been added to the list of documents reviewed for this section and analyzed for consistency with the project.

### 1654-1460

Thank you for your comment and summary of the City of San Jose's early referral consultation process. Please refer to submission JM-1654, comment 1458, regarding the responsibilities of the Authority with respect to local land use and zoning regulations. Additionally, the City of San Jose's general plan has been added to the list of documents reviewed for this section and analyzed for consistency with the project.

### 1654-1461

Alternative 4 does increase gate-down time at at-grade crossings, as described in Section 3.2.6, Environmental Consequences, Impact TR#6. In addition, there are also delays associated with traffic at stations.

### 1654-1462

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-2: Consideration of Diridon Integrated Station Concept and the Google Development at the San Jose Diridon Station.

### 1654-1463

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

### 1654-1464

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

Because the project is not proposing grade separations, under Alternative 4, trains are presumed to sound horns while approaching Caltrain stations following Caltrain operating policy. Trains sound the warning horns approaching at-grade crossings because it is required by FRA as a safety precaution. Noise barriers and quiet zones are proposed mitigation measures in Section 3.4, Noise and Vibration.

### 1654-1465

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-3: Consideration of Caltrain Business Plan, Including the 2040 Caltrain Service Vision.



## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### **1654-1466**

Table 8-1, Community and Environmental Factors by Alternative, includes severe noise impacts in the comparison of alternatives with noise barrier mitigation with and without quiet zones; it does not combine moderate and severe impacts. As indicated in Section 3.4.4.5, Method for Determining Significance under CEQA, a significant impact is one that would generate a substantial temporary or permanent increase in ambient noise levels in excess of standards for a severe impact established by FRA for high-speed ground transportation and by FTA for transit projects. Therefore, Section 8.4.4, Alternative Comparison, is correct as written, with Alternative 1 having the most residual noise impacts after the combined implementation of noise barrier mitigation and local quiet zones. Refer to Tables 3.4-28 through 31 in Section 3.4, Noise and Vibration, for more detailed information.

### **1654-1467**

The commenter is correct. Alternative 3 would have the lowest number of residual noise impacts after noise barrier mitigation and with the addition of quiet zones as indicated in Table 8-1, Community and Environmental Factors by Alternative. Alternative 4 would have the highest number of severe noise impacts after implementation of noise barrier mitigation. As stated in Section 3.4.7.1, Noise Mitigation Analysis, Alternative 4 would cause HSR horn noise throughout the shared Caltrain corridor from San Jose to Gilroy. Therefore, an analysis of the potential benefit that could be provided by implementing Quiet Zones is provided under Alternative 4. NV-MM#4 states that the Authority would assist with the preparation of technical analysis and provide input for the Quiet Zone application, which local communities could then use as part of their application to FRA to establish quiet zones.

### **1654-1468**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-3: Consideration of Caltrain Business Plan, Including the 2040 Caltrain Service Vision.

The Caltrain Business Plan has not been adopted as of April 2021, which was after release of the San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS. No environmental analysis has been conducted for the Caltrain Business Plan. The specific physical improvements have not yet been designed, and full funding has not been identified yet. As such, the Caltrain Business Plan (including the Caltrain Service Vision) is not “reasonably foreseeable” as defined under NEPA or CEQA, and the information necessary to include them in a specific analysis of the cumulative impacts of the HSR project is not available.

### **1654-1469**

The list of applicable design standards is noted. The Authority is not required to comply with local transportation regulations; however, it has endeavored to design and build the project so that it is consistent with local transportation goals, including meeting design standards and guidance for transportation facilities. Design standards and guidance incorporated into Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, are listed in Appendix 2-D, Applicable Design Standards, and Technical Memorandum 1.1.1. Design standards and guidelines will be reviewed, updated, and incorporated where applicable during Detailed Design Post-ROD.

### **1654-1470**

Please refer to the response to submission SJM-1654, comment 1469.

### **1654-1471**

Please refer to the response to submission SJM-1654, comment 1469.

### **1654-1472**

Please refer to the response to submission SJM-1654, comment 1469.

### **1654-1473**

Please refer to the response to submission SJM-1654, comment 1469.

## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### 1654-1474

Please refer to the response to submission SJM-1654, comment 1469.

### 1654-1475

Please refer to the response to submission SJM-1654, comment 1469.

### 1654-1476

Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, conforms to Caltrans Highway Design Manual, as will Detailed Design Post-ROD.

### 1654-1477

Please refer to the response to submission SJM-1654, comment 1469. Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, conforms to Caltrans Standard Plans and Highway Design Manual, American Association of State Highway and Transportation Officials standards, as will Detailed Design Post-ROD. Additional guidance such the NACTO design guides will be considered for incorporation where applicable.

### 1654-1478

The list of applicable design standards is noted. The Authority is not required to comply with local transportation regulations; however, it has endeavored to design and build the project so that it is consistent with local transportation goals, including meeting design standards and guidance for transportation facilities. Design standards and guidance incorporated into Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, are listed in Appendix 2-D, Applicable Design Standards, and Technical Memorandum 1.1.1. Design standards and guidelines will be reviewed, updated, and incorporated where applicable during Detailed Design Post-ROD.

### 1654-1479

The list of applicable design standards is noted. The Authority is not required to comply with local transportation regulations; however, it has endeavored to design and build the project so that it is consistent with local transportation goals, including meeting design standards and guidance for transportation facilities. Design standards and guidance incorporated into Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, are listed in Appendix 2-D, Applicable Design Standards, and Technical Memorandum 1.1.1. Design standards and guidelines will be reviewed, updated, and incorporated where applicable during Detailed Design Post-ROD.

### 1654-1480

Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, conforms to Caltrans Highway Design Manual, as will Detailed Design Post-ROD.

### 1654-1481

The list of applicable design standards is noted. The Authority is not required to comply with local transportation regulations; however, it has endeavored to design and build the project so that it is consistent with local transportation goals, including meeting design standards and guidance for transportation facilities. Design standards and guidance incorporated into Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, are listed in Appendix 2-D, Applicable Design Standards, and Technical Memorandum 1.1.1. Design standards and guidelines will be reviewed, updated, and incorporated where applicable during Detailed Design Post-ROD.

## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### **1654-1482**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-2: Consideration of Diridon Integrated Station Concept and the Google Development at the San Jose Diridon Station, SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The Authority recognizes and acknowledges that coordination with the City of San Jose on these issues is ongoing. The Authority will continue to collaborate with the City as the design and engineering progress. The comment requests that additional coordination to integrate the DISC with the HSR project design occur. The Authority will coordinate with appropriate agencies during Detailed Design Post-ROD to address design, construction, and operational conflicts and connections with adjacent infrastructure and projects.

### **1654-1483**

The reconciliation column for "Land Use Compatibility Guidelines for Community Noise in San Jose, Table 4" refers to reconciliation described on page 2-K-5. This text does not reference LU-IAMF#1. NV-MM#3, NV-MM#4, NV-MM#5, and NV-MM#6 would be implemented to reduce project noise levels. As described on page 2-K-5 in the reconciliation column, although the mitigation measures would be effective at reducing noise impacts, not all noise impacts would be mitigated. Table 3 accurately describes the consistencies and inconsistencies between HSR and the Envision San Jose 2040 General Plan (City of San Jose 2011, as cited in Chapter 2 of the Draft EIR/EIS), Land Use Compatibility Guidelines for Community Noise in San Jose, Table 4.

### **1654-1484**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-3: Consideration of Caltrain Business Plan, Including the 2040 Caltrain Service Vision.

### **1654-1485**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-3: Consideration of Caltrain Business Plan, Including the 2040 Caltrain Service Vision.

### **1654-1486**

To address this comment, the discussion of Fisher Creek Trail under Impact PK#2 in Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space, in the Final EIR/EIS has been revised to clarify that Alternative 2 would be on embankment along the Monterey Road corridor, not Alternatives 1 or 3.

### **1654-1487**

The proposed rebuild of the College Park Caltrain Station in Alternative 4 is compatible with HSR service as described in Section 2.8, Operations and Service Plan, of this Final EIR/EIS.

### **1654-1488**

Refer to Standard Response SJM-Response-PUE-2: Coordination with Local Government Entities and Utility Owners.

Under Alternative 4, the proposed floodwalls are within the existing Caltrain right-of-way. The floodwall would not conflict with the proposed Highway 87 Bikeway realignment.

Under Alternative 4, a trail underpass of the Almaden Expressway is proposed to avoid unnecessary reconstruction of the roadway overhead structure. The underpass is essentially on tangent with good sight lines. The trail is of a sufficient width for maintenance vehicles and law enforcement access. No other feasible solution was identified.

### **1654-1489**

Refer to Standard Response SJM-Response-PUE-2: Coordination with Local Government Entities and Utility Owners.

Alternative 4 does not propose improvements on the west side of Highway 87 and would not interfere with a trail connection from the Three Creeks Trail to Alma Avenue along the west side of Highway 87. Alternative 4 would not conflict with the designs proposed in the 2015 Skylane Trail Vision Study (City of San Jose 2015). The elevated trail over Highway 87 and VTA light rail shown in Figures 15 and 19 of the Vision Study (City of San Jose 2015) would also span the at-grade Alternative 4 alignment. Between the HSR and Highway 87, there appears to be sufficient width to provide for a Class I bikeway ramp connection from the Bikeway down to either side of West Alma Avenue.

## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### 1654-1490

The project is a state agency (the Authority) undertaking. In addition, the Authority is acting as the federal lead agency pursuant to the MOU executed by the FRA and the Authority on July 23, 2019. The project must conform to the policies and objectives of the statutes and regulations under which the Authority operates, including all applicable state and federal regulations. Since a State of California agency is the project proponent, the project is not subject to local government general plan policies or zoning regulations, such as the City's Construction Impact Ordinance mentioned in the comment. Nevertheless, the Authority recognizes that the project can be most successful if designed in a manner that is as sensitive as possible to the local environment through which it must travel, while still meeting the unique design constraints of HSR service.

Construction noise impacts and associated mitigation are discussed in Section 3.4. Air quality impacts from construction and associated mitigation measures are discussed in Section 3.3. Construction impacts on socioeconomics and communities are discussed in Section 3.12. Section 3.2 provides a discussion of construction traffic and related transportation issues.

The mitigation measures identified in the Draft EIR/EIS are sufficient. CEQA requires the Authority to analyze the potential impacts of the HSR and identify enforceable mitigation for each significant effect of the project and to mitigate or avoid the significant effects on the environment by adopting feasible mitigation measures as part of the project (Public Resources Code Section 21001.2). NEPA requires that all relevant, reasonable mitigation measures are to be identified, even if they are outside the jurisdiction of the lead agency or the cooperating agencies, and thus would not be committed as part of the RODs of these agencies (40 CFR 1502.16(h), 1505.2(c)).

As explained throughout Chapter 3, Affected Environment, Environmental Consequences, and Mitigation Measures, of the Draft EIR/EIS, the project definition developed by the Authority incorporates certain programmatic mitigation strategies that were adopted at the conclusion of the program EIR/EIS processes, which include mechanisms to avoid and minimize impacts through careful planning and design. The Draft EIR/EIS also identifies further strategies and measures to avoid or reduce adverse impacts resulting from construction or operation of the project. These measures are

### 1654-1490

identified broadly in each resource section as IAMFs (Impact Avoidance and Mitigation Features). These will be enforced through the Mitigation Monitoring Enforcement Plan and the Mitigation Monitoring and Reporting Program, required under NEPA and CEQA, respectively, that will be included with the Authority decision documents. Where the detailed impacts analysis revealed adverse impacts that required mitigation, the Draft EIR/EIS includes detailed mitigation measures to address the adverse impacts. Many of the project level mitigation measures are refinements of the programmatic mitigation strategies, while others are newly developed and specific to the Draft EIR/EIS. Additional details for certain of the mitigation measures that require detailed information available during final design would be developed during the final design phase, prior to project construction. Implementation of some mitigation measures could have secondary impacts on environmental resources. These secondary impacts are discussed in the applicable resource sections within Chapter 3 of the Draft EIR/EIS.

The construction transportation plan (CTP), as described in TR-IAMF#2, would describe in detail the activities to be carried out in each construction phase. The CTP would implement a traffic control plan that would identify when and where temporary closures and detours would occur, with the goal of maintaining traffic flow, especially during peak travel periods, and would include methods to minimize construction traffic.



## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### **1654-1491**

The expectation that the Authority enter into a mutually-beneficial master cooperative agreement with the City of San Jose is noted. The Authority and contractor will coordinate with the City as appropriate to fulfill the requirements of TR-IAMF#2, TR-IAMF#7, TR-IAMF#9, TR-IAMF#11, described in Volume 2, Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features, of the Draft EIR/EIS. These IAMFs address street, rail, and transit closures, alternate routes, traffic and transportation management during construction, minimizing disruptions to businesses, residents, and other visitors, and truck haul routes during construction. Impacts on trails are addressed with PK-IAMF#1. Temporary impacts due to construction easements and/or damages would be minimized using IAMFs as described in Impact SOCIO#1, based on the mechanism of the impact. The Authority will implement SOCIO-IAMF#2 and SOCIO-IAMF#3 where easements and relocations are required.

### **1654-1492**

The Authority will continue to coordinate with local agencies and jurisdictions during the design and operational phases of the project to ensure that mitigation is adequately addressed to reduce significant impacts. Resource-specific mitigation measures were developed during the environmental review process. The San Francisco Bay Area to Central Valley High-Speed Train Program Final EIR/EIS (Authority and FRA 2008, as cited in Chapter 1, Project Purpose, Need, and Objectives, of the Draft EIR/EIS) identified mitigation strategies to be considered on a project-specific level. These strategies were incorporated into the mitigation identified for the San Jose to Merced Project Section.

### **1654-1493**

Section 1.1.5, Lead Agencies, Cooperating Agencies, and Responsible Agencies, of the Draft EIR/EIS includes agencies with discretionary authority to approve or permit aspects of the HSR project. While the City of San Jose is a key local agency and would be involved in carrying out and/or approving certain aspects of mitigation, it is not considered a Responsible Agency in the sense of the CEQA Guidelines Section 15220 et seq. or CEQA Guidelines Section 15096. As a state agency, the Authority is exempt from local permit requirements; however, in order to coordinate construction activities with local jurisdictions, the Authority plans to pursue local permits as part of construction processes consistent with local ordinances. These local permits may include, but are not limited to major encroachment permits, alternatives grading and drainage permits, and major improvement permits. Local agencies would be given advance review and discretion to request changes to permit applications and commitments.

### **1654-1502**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-2: Consideration of Diridon Integrated Station Concept and the Google Development at the San Jose Diridon Station.

To address this comment, Section 2.6.1.2, Planned Land Use, of the Final EIR/EIS has been updated to reflect that the Google campus is 85 acres within the 250-acre Diridon Station Area.

### **1654-1500**

The objectives of the proposed HSR System include providing an interface with major commercial airports, mass transit, and the highway network. The Authority has engaged with other key transportation agencies, and the Draft EIR/EIS considers other agency plans, policies, and programs in the project corridor.

## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### 1654-1503

The text referenced in the comment is located in Section 1.2.4.1, Travel Demand and Capacity Constraints, of the Draft EIR/EIS, and the Authority has updated this language to reflect the current status of each project in the Final EIR/EIS. Section 1.3, Relationship to Other Agency Plans, Policies, and Programs, and Section 1.4, Relationship to Other Transportation Projects in the Study Area, have also been reviewed for updates, and status revisions have been made accordingly throughout Chapter 1, Project Purpose, Need, and Objectives, of the Final EIR/EIS.

### 1654-1494

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-1: Site-Specific Mitigation for Traffic Impacts.

The comment asserts that the Draft EIR/EIS should address adverse effects on City of San Jose intersections. Please refer to Mitigation Measure TR-MM#1 in Section 3.2, Transportation, of the Final EIR/EIS for the site-specific mitigation measures identified to reduce NEPA LOS effects. While CEQA currently prohibits the use of automobile delay and intersection LOS in the assessment of environmental impacts, mitigation measures are proposed for identified NEPA effects. It should be noted that in response to comments, the Authority conducted further analysis and developed site-specific mitigation measures for consideration that could reduce identified adverse traffic effects identified in the EIR/EIS. The site-specific mitigation measures include improvements at locations within the City of San Jose and are delineated within Mitigation Measure TR-MM#1.

### 1654-1499

The comment noted that the Draft EIR/EIS should evaluate sight distance at at-grade intersection crossings. Please refer to Draft EIR/EIS Impact S&S#8 in Section 3.11, Safety and Security, of the Draft EIR/EIS for a description of the evaluation and conclusions relative to traffic hazards at at-grade crossings. There would be a less-than-significant impact under CEQA on traffic hazards under all four alternatives. The project would install four-quadrant gates and other physical improvements at at-grade crossings to be retained. For additional details regarding four-quadrant gates and their associated improvements, please refer to Impact S&S#4 in Section 3.11 of the Draft EIR/EIS. At-grade crossings to be maintained would meet all design standards for sight distance.

### 1654-1501

To address this comment, references to the baseball stadium have been removed from Section 2.6.1.2, Planned Land Use, of the Final EIR/EIS.

### 1654-1497

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

The comment noted that the Draft EIR/EIS should evaluate pedestrian and bicycle safety at at-grade intersection crossings. Please refer to Impact S&S#8 in Section 3.11, Safety and Security, of the Draft EIR/EIS for a description of the evaluation and conclusions relative to pedestrian and bicycle safety at at-grade crossings. There would be a less-than-significant impact under CEQA on traffic hazards associated with pedestrian and bicycle travel under all four alternatives. The alternatives would either grade separate existing at-grade crossings or install four-quadrant gates and other physical improvements at at-grade crossings to be retained. For additional details regarding four-quadrant gates and their associated improvements, please refer to Impact S&S#4 in Section 3.11 of the Draft EIR/EIS.

### 1654-1498

The comment asks for parking numbers required by the project and queries where employees will park. The parking analysis in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS includes both visitor and employee parking estimates. Please refer to pages Section 3.2.5.3, San Jose Diridon Station and SAP Center Parking, and Section 3.2.6.3, Parking, for the parking analysis.

There would be no designated employee parking at Diridon. Employees would be responsible for their own parking if they choose to drive. During construction, employee parking locations would be planned according to TR-IAMF#2 and TR-IAMF#3.

## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### **1654-1495**

The comment states that the Draft EIR/EIS should evaluate queuing at all left turn pockets at study intersections. Please refer to Draft EIR/EIS Sections 3.2.4.4, Method for Evaluating Impacts under NEPA, and 3.2.4.5, Method for Determining Significance under CEQA, for a description of the methods and impact criteria incorporated within the transportation assessment. As Lead Agency, the Authority developed the methodology and significance criteria used within the assessment in accordance with CEQA and NEPA guidelines. At study signalized and unsignalized intersections, adverse NEPA effects are identified within LOS E or F wherein the project generates a material increase in vehicular delay. These conditions also represent those instances wherein adverse queuing issues would be expected. The mitigation measures proposed to ameliorate the project's contributions to vehicular delay at these locations would also work to resolve queuing issues, including the potential for the lengthening of turn pockets, should they exist.

### **1654-1496**

The comment noted that the Draft EIR/EIS should evaluate the changes to access and circulation to properties affected by the alternatives. Please refer to Table 3.2-14 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a list and description of changes to access and circulation for roadways and access points affected by the project. All of these modifications are reflected in the transportation assessment presented in Section 3.2 of the Draft EIR/EIS.

### **1654-1509**

To address this comment, the Park Avenue and St. John Street projects have been removed from Table 2-5 in the Final EIR/EIS.

### **1654-1506**

Please refer to Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, Sheet TT-Y0001 for typical viaduct sections (General Information Book).

### **1654-1507**

To address this comment, Section 2.6.1.2, Planned Land Use, of the Final EIR/EIS has been revised to reflect that the Stockton Avenue seven-story development is under construction and nearly completed.

### **1654-1510**

HSR will be responsible for constructing modifications, improvements, or replacement irrigation and drainage facilities that are affected by the project.

### **1654-1504**

Please refer to the response to submission SJM-1654, comment 1455.

### **1654-1505**

Design issues/decisions relating to the style, and materials and other aesthetic components of embankments or other project-related structures and their artistic embellishment would be undertaken in the project's detailed design phase of the project. AVQ-IAMF#2 ensures community input on non-station aesthetics. Furthermore, mitigation measure AVQ-MM#3 requires the incorporation of design criteria for non-station structures, such as aerial structures, fencing, retaining walls, and overcrossings, that can adapt to local context. The measure specifically requires the design/build contractor to prepare and submit to the Authority a technical memorandum that describes how it coordinated with local jurisdiction on the design of the non-station structures so that they fit in with the visual context of the areas near them (please refer to page 3.16-156 of the Draft EIR/EIS). Implementation of these measures ensure that the City's Public Art Master Plan will inform the aesthetic components of the HSR infrastructure.

### **1654-1508**

To address this comment, Section 2.6.1.2, Planned Land Use, of the Final EIR/EIS has been revised to reflect that a multifamily (not single-family) residential project is moving forward on Communications Hill adjacent to the proposed project alignment.

## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### **1654-1511**

The Authority will coordinate with appropriate agencies and projects north of Diridon Station during Detailed Design Post-ROD to address design, construction, and operational conflicts with adjacent infrastructure and projects.

### **1654-1520**

The comment is noted and does not indicate any specific concern regarding any of the conclusions in the Draft EIR/EIS.

### **1654-1521**

The comment noted that the Draft EIR/EIS identified a number of existing bicycle parking facilities at the San Jose Diridon Station that is less than are currently provided. Please refer to Draft EIR/EIS Section 3.2.5.5, Nonmotorized Travel, for a description of the bicycle parking spaces present at the time of the NOP publication. As noted by the comment, the station now includes an additional 24 electronic bike lockers.

### **1654-1512**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-2: Consideration of Diridon Integrated Station Concept and the Google Development at the San Jose Diridon Station.

The Authority will coordinate with appropriate agencies and projects near Diridon Station during Detailed Design Post-ROD to address design, construction, and operational conflicts with adjacent infrastructure and projects. Plans related to resource-specific construction impacts will be provided based on the IAMFs and mitigation measures included in the Final EIR/EIS.

### **1654-1513**

Table 2-17 has been revised in the Final EIR/EIS to reflect the correct jurisdiction for the staging area East of Lafayette Street. The remainder of the comment is noted and does not indicate any specific concern regarding any of the conclusions in the Draft EIR/EIS. The Authority will coordinate with appropriate agencies during Detailed Design Post-ROD to address construction conflicts with land use, other infrastructure, and other projects.

### **1654-1514**

Table 2-17 includes an entry for two 1.7-acre, one 2.3-acre, and one 1.8-acre sites. This was incorrectly located as "Between Hillsdale Ave, Caltrain/UPRR, and Granite Rock Way". To address this comment, the entry in Table 2-17 of the Final EIR/EIS has been corrected to Blossom Hill Road.

### **1654-1516**

The comment noted that the Draft EIR/EIS should reference the City of San Jose's policy on Vehicle Miles of Travel. Please refer to Table 1 in Appendix 2-J, Regional and Local Plans and Policies (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), for a listing of all local regulations, plans, and policies associated with transportation resources that existed at the time of NOP publication. As referenced by the comment, the City of San Jose subsequently passed an additional policy relevant to Vehicle Miles of Travel. The analysis within the Draft EIR/EIS provides a full assessment of the project's effects on VMT and is consistent with the City's current policies.

### **1654-1517**

The comment noted that the Draft EIR/EIS should evaluate the changes to driveway access and circulation to properties affected by the alternatives. Please refer to Table 3.2-14 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a list and description of changes to access and circulation for roadways and access points affected by the project. These modifications are reflected in the transportation assessment presented in Section 3.2 of the Draft EIR/EIS. Please refer to Table 3.2-1 in Section 3.2 of the Draft EIR/EIS for a description of how individual transportation resources were selected for analysis based on the project's potential effects. LOS analysis was performed at intersections and driveways found to meet these criteria.



## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### **1654-1518**

The comment noted that the Draft EIR/EIS should provide additional information regarding where passenger loading/unloading would occur and how shuttles would be provided by the project. Please refer to Figure 2-54 and Figure 2-56 in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS for illustrations of the locations of passenger loading/unloading at both locations. Access to off-site rental car facilities and remote parking lots could be provided by either private operators (i.e., rental car companies or remote parking lot operators) or the Authority.

### **1654-1519**

The comment noted that the Draft EIR/EIS did not incorporate a scenario required by the City of San Jose in their normal assessment of intersection LOS. Please refer to Draft EIR/EIS Sections 3.2.4.4, Method for Evaluating Impacts under NEPA, and 3.2.4.5, Method for Determining Significance under CEQA, for a description of the methods and impact criteria incorporated within the transportation assessment. As Lead Agency, the Authority developed the methodology, scenarios, and significance criteria used within the assessment in accordance with CEQA and NEPA guidelines. The Draft EIR/EIS transportation section includes both 2029 No Project and 2029 Plus Project scenarios, which reflect conditions forecast to prevail when Phase 1 rail service would commence. These scenarios include growth associated with approved and pending projects, which would be reflected in a typical City of San Jose baseline analysis.

### **1654-1515**

To address this comment, additional text has been added to Section 2.12, Permits, of the Final EIR/EIS to clarify that local permits may include, but are not limited to major encroachment permits, grading and drainage permits, and major improvement permits.

### **1654-1523**

The comment noted that the Draft EIR/EIS should provide an updated map and discussion of existing and planned bicycle facilities in the San Jose Diridon Station area. Please refer to Draft EIR/EIS Section 3.2.5.5, Nonmotorized Travel, and Section 3.2.6.5, Nonmotorized Travel, for descriptions of the existing and planned bicycle and pedestrian networks at the time of NOP publication. As referenced in the comment, the City of San Jose has recently completed a number of nonmotorized improvements within the San Jose Diridon Station area. In addition, the City is currently in the process of updating its bicycle plan which, when approved, would potentially modify planned nonmotorized resources within the Project Section.

### **1654-1522**

The comment noted that the existing bicycle facilities identified in the Draft EIR/EIS may change over time as development occurs and modifications are made to the study area's transportation resources. Please refer to Section 3.2.6.5, Nonmotorized Travel, and Table 3.2-19 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a description of the known proposed changes to the nonmotorized transportation network at the time of NOP publication. These modifications include a number of nonmotorized improvements within the San Jose Diridon Station.

### **1654-1526**

The comment noted that the Draft EIR/EIS should identify coordination with VTA in the development and deployment of improvements to mitigate temporary impacts during project construction. Please refer to Impact TR#10 and TR-IAMF#11 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a description of the project's construction impacts on bus service and the contractor's requirements to maintain transit access during construction. While this impact was identified as significant and unavoidable within the Draft EIR/EIS, the contractor is required to coordinate with VTA and other transit providers to maintain transit flows and access, minimize operations hazards through alternative access and bus route detour provisions, minimize transit schedule disruptions, identify temporary bus stops away from construction locations, and separate transit users from construction locations.

## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### 1654-1524

The comment noted that the Draft EIR/EIS should evaluate the transportation-related effects of roadway closures and modifications within its technical assessments of VMT and LOS. Please refer to Impact TR#3, Impact TR#4, Impact TR#5, Impact TR#6, and Impact TR#7 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for discussions on the impacts of roadway closures and modifications. The Draft EIR/EIS evaluates the impacts associated with all proposed roadway closures and modifications, including volume shifts to adjacent streets and alterations to property access. Separate CEQA clearances for these features of the project are not required.

### 1654-1525

As described in Impact TR#8 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS, construction activities in urban areas associated with station, platform, and track alignment construction would require temporary removal of public parking. These activities would result in decreased parking availability and increased vehicle congestion and queuing around areas with decreased parking supply. MOWFs and construction activities in rural areas are not expected to remove or disrupt existing parking.

Any closure or removal of parking areas or roadways during construction would be temporary. Every attempt would be made to minimize their removal, shorten the length of time that these facilities are inoperable, and provide signage directing users to alternate facilities. Upon completion of construction, all parking areas would be restored.

To minimize effects on public on-street parking, the contractor would identify temporary locations to accommodate off-street parking for all construction-related vehicles (TR-IAMF#3). If adequate parking cannot be provided on the construction sites, the contractor would designate existing off-site remote parking areas in the CTP and, if the remote parking areas are distant from the construction site, would provide shuttles to carry construction workers to and from the construction area.

Permanently impacted private residential parking would be replaced in kind or compensated for through the ROW process. Roadway relocations, including grade separations, would replace existing parking. Parking would be reduced where cul-de-sacs are constructed next to the tracks. Parking would be removed where roadways are closed, as disclosed in Table 3.2-14 in Section 3.2, and Appendix 2-A: Roadway Crossings, Modifications, and Closures. Alternatives 1 and 3 limit roadway changes and maintain connectivity under the viaduct. Alternative 2 would affect more residential parking due to the greater number of road closures required for this alternative (described under Impact TR#3). Roadway changes and closures in Alternative 4 in residential areas, such as installing quad gates and closing rail crossings would not affect public parking on residential roads. Impacts to public parking on residential streets do not have associated significance thresholds under CEQA and therefore do not have associated impact determinations provided in the Final EIR/EIS.

## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### **1654-1531**

The Authority will show minor utilities on the 60% design drawings, which will be developed after ROD, expected in August 2021.

### **1654-1533**

Comment noted. Thank you.

### **1654-1530**

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

The noise impact assessment prior to mitigation assumes that trains would sound horns and that there would not be quiet zones. Noise barriers without quiet zones are analyzed as the primary noise mitigation measures in Section 3.4.7, Mitigation Measures, of the Draft EIR/EIS.

### **1654-1527**

The comment noted that the Draft EIR/EIS should clarify a reference to the North Railroad Trail within the transportation section. Please refer to Draft EIR/EIS Table 3.2-19 in Section 3.2, Transportation, for the reference in question. This reference refers to a proposed Class I bike path east of Autumn Street between Santa Clara Street and Julian Street (parallel to SR 87 and the Guadalupe River). The proposed improvement was shown on Figure 2.6.8 of the Diridon Station Area Plan (City of San Jose 2014, as cited in Section 3.2 of the Draft EIR/EIS). The reference to the North Railroad Trail has been modified in the Final EIR/EIS to better describe the location of this connection. Improvements listed within Draft EIR/EIS Table 3.2-19 referenced within the comment are part of the “No Project” conditions. They would be implemented by others (i.e., not the Authority) in accordance with design standards and are reflected in the Draft EIR/EIS baseline conditions.

### **1654-1528**

The comment noted that a portion of a mitigation measure identified within the Draft EIR/EIS would be ineffective as implementing transit signal priority on Cahill, Montgomery, and Autumn Streets and would conflict with transit signal priority on Santa Clara Street. Please refer to Mitigation Measure TR-MM#2 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the mitigation referenced in the comment. The installation of transit signal priority on connecting roadways such as those referenced by the comment and within the proposed mitigation measure would require coordination and interconnection within the City's overall traffic signal network. The provision of transit signal priority on intersecting streets can provide benefit and prove effective for transit movements on both facilities.

### **1654-1532**

Major utilities include wastewater lines that have an outside diameter equal to or greater than 24 inches. Section 3.6.1, Introduction, of the Final EIR/EIS has been revised to reflect this definition. Section 3.6.1 has also been revised to note that fiber optics are not major utilities. The comment noted that the Draft EIR/EIS is missing at least one 21-inch sanitary sewer line. Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, shows major utilities that were analyzed in the Draft EIR/EIS. Utilities were incorporated into Volume 3 of the Draft EIR/EIS according to TM 0.1 PEPD Guidelines. The Authority will show minor utilities, including 21-inch sanitary sewer lines, on the design drawings as part of detailed design post-ROD.

### **1654-1529**

As discussed under Impacts TR#8 and TR#9 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS, the HSR project would replace displaced parking spaces within the Diridon Area available for SAP events on a 1:1 basis during construction and on a 1:1 basis for permanent displacements. The comment is correct that Alternative 4 would require the least amount of displacement (see Table 3.2-15).

### **1654-1538**

Impact PUE#1 in the Final EIR/EIS has been revised to incorporate text revisions provided by commenter.

## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### 1654-1539

Critical facilities planned to be interrupted would be identified during final the engineering design and construction.

### 1654-1540

Refer to Standard Response SJM-Response-PUE-2: Coordination with Local Government Entities and Utility Owners.

Impact PUE#2 evaluates temporary impacts from water usage during construction activities. Water usage during construction may be sourced from permitted commercial sources of potable (not portable) water, recycled water, and groundwater. Water sources (potable, recycled, other) will be determined based on availability and applicability based on the construction use. Potable water would be used where potable water is required, for example, staff facilities. The Authority will avoid and minimize water use according to the water conservation plan (Authority 2015, as cited in Section 3.6, Public Utilities and Energy, of the Draft EIR/EIS). The average increase in water usage by the project of 10 percent includes all water types, potable, non-potable, recycled, reclaimed, and groundwater. According to SCVWD, the estimated project construction water consumption in Santa Clara County is approximately 11 percent of the projected surplus. The impacts of the project on water use are less than significant, as described in Impact PUE#2, because the project avoids and minimizes water use and there is sufficient projected surplus in water supplies (including in Santa Clara County). No mitigation is proposed for impacts that are less than significant.

Excess on-site water will be disposed of according to project permits. Disposal locations may include sanitary sewers, storm drains, creeks, or the water may be re-used on site where appropriate. The Authority will coordinate with permitting authorities and the appropriate utility and service providers to ensure discharge locations have sufficient capacity and that discharges meet water quality requirements.

### 1654-1541

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-2: Consultation with Local Agencies and Consistency with Local Regulations.

The project must conform to the policies and objectives of the statutes and regulations under which the Authority operates. Since an agency of the State of California is the project proponent, the project is not subject to local government general plan policies or zoning regulations. The Authority has endeavored to develop a project design that minimizes local impacts and is made as consistent with local policies, as possible. The high-speed rail right-of-way would be permanently fenced and secured. In order to coordinate construction activities with local jurisdictions, the Authority plans to pursue local permits as part of construction processes consistent with local ordinances. These local permits may include, but are not limited to, major encroachment permits, alternative grading and drainage permits, and major improvement permits.

### 1654-1536

Section 3.6.5.1, Public Utilities, of the Final EIR/EIS has been revised to incorporate text revisions provided by commenter.

### 1654-1535

Section 3.6.5.1, Public Utilities, of the Final EIR/EIS has been revised to incorporate text revisions provided by commenter concerning Edenvale, Coyote Valley, and Evergreen.

### 1654-1534

High-risk and major utility data were compiled from as-built plans, utility company and city records. Utilities were incorporated into Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, of the Draft EIR/EIS according to TM 0.1 PEPD Guidelines. Appendix 3.6-A, Public Utilities and Energy Facilities, lists all utility conflicts that are identified on the PEPD. Table 3.6-3 was developed from Appendix 3.6-A by tabulating utilities by type, subsection, and alternative.



## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### 1654-1537

Section 3.6.5.1, Public Utilities, of the Final EIR/EIS has been revised to incorporate text revisions provided by commenter.

### 1654-1543

As noted in the comment, construction of any of the project alternatives could require relocation of existing groundwater well and pump station facilities operated by the San Jose Municipal Water System. Impact PUE#4 in Section 3.6, Public Utilities and Energy, in the Final EIR/EIS has been revised to acknowledge potential impacts to groundwater well and pump stations. Specific facilities that could require relocation or protection in place are identified in Appendix 3.6-A, Public Utilities and Energy Facilities. The additional detail that the comment requests Impact PUE#4 has not been to Impact PUE#4 because it is either already addressed in the impact discussion or because the requested level of detail will be developed in coordination with utility providers as described in the last two paragraphs of Impact PUE#4.

### 1654-1544

In Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, of the Draft EIR/EIS, existing public utilities are typically relocated to other public rights-of-way and would not require private land acquisition. Permanent maintenance access easements within private rights-of-way would be needed in some cases. Please refer to Section 3.13, Station Planning, Land Use, and Development, for an analysis of impacts on existing and planned land use and CEQA impact determinations. Please refer to Section 3.12, Socioeconomics and Communities, and the Draft Relocation Impact Report for additional information on private property impacts and CEQA impact determinations.

### 1654-1542

Relocation plans for all city storm and sanitary sewer lines will be provided for coordination during detailed design post-ROD. For sanitary and storm relocations, maintenance access to City utilities post-construction of project will be provided, typically in the form of easements.

Based on Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, of the Draft EIR/EIS, the relocation of the storm pump stations (Taylor, Delmas, Willow, Alma, and Almaden) are within rail or public right-of-way and would not require private land acquisition. Coordination with City Real Estate would occur as needed.

### 1654-1551

Impact PUE#9 in Section 3.6, Public Utilities and Energy, of the Final EIR/EIS has been revised to explain that direct discharge of wastewater into the local sanitary sewer system from station and maintenance facility operations would only occur if the receiving wastewater treatment facility approves such disposal and would be subject to coordination with the local wastewater treatment authority concerning system capacity and maintenance. Proposed discharges into municipal sanitary lines, including the City of San Jose's sanitary lines, during operations would be coordinated with the local wastewater treatment authorities to address capacity and maintenance of wastewater pump stations. Please also see response to submission SJM-1654, comment 1550.

### 1654-1545

Refer to Standard Response SJM-Response-PUE-2: Coordination with Local Government Entities and Utility Owners.

A number of pump stations were added as a precautionary measure in case stormwater could not be retained or conveyed off site with a gravity system. Appendix 3.6-A, Public Utilities and Energy Facilities, reflects the addition of these pump stations. This will be refined in Detailed Design Post-ROD in coordination with the City of San Jose.

## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### 1654-1550

Impact PUE#9 in the Final EIR/EIS has been revised for clarity to explain that direct discharge of wastewater into the local sanitary sewer system from station and maintenance facility operations would only occur if the receiving wastewater treatment facility approves such disposal and would be subject to coordination with the local wastewater treatment authority concerning system capacity and maintenance. Proposed discharges into municipal sanitary lines, including the City of San Jose's sanitary lines, during operations would be coordinated with the local wastewater treatment authorities to address capacity and maintenance.

With respect to the commenters concerns pertaining to the localized wastewater infrastructure at Diridon Station, the HSR project would include the necessary upgrades to upsize the localized wastewater infrastructure to accommodate anticipated flows. The CEQA conclusion for Impact PUE#9 remains less than significant.

### 1654-1546

Refer to Standard Response SJM-Response-PUE-2: Coordination with Local Government Entities and Utility Owners.

Relocations of essential facilities will be coordinated during Detailed Design Post-ROD with the appropriate utility to ensure that service can be maintained during construction. Details of relocation will be refined during Detailed Design Post-ROD and coordinated with the City as needed.

### 1654-1547

Refer to Standard Response SJM-Response-PUE-2: Coordination with Local Government Entities and Utility Owners.

Discharges into City of San Jose's sanitary lines during construction or operation will be coordinated with the City to address capacity and maintenance.

### 1654-1548

Impacts PUE#5 and PUE#6 have been revised to incorporate text revisions provided by commenter. SWPPP requirements are summarized in Section 3.8.2, Laws, Regulations, and Orders.

### 1654-1549

The CEQA conclusion for Impact PUE#8 has been revised to clarify the finding of less than significant, noting that sufficient water supplies would be available to serve the project, including water consumption for stations and maintenance facilities. Please see Appendix 3.6-C, Water Use Assessment (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), for details on the Authority's consideration of the relative increase in water demand to capacity and the overall reduction in water demand within the project footprint.

### 1654-1554

The Authority understands that relocating water supply wells, especially those that are deep, productive, and serve large populations, would require specialized construction methods, design reviews and approvals, and appurtenances and enclosures to function effectively; Impact PUE#4 in Section 3.6.6.2, Public Utilities, of the Final EIR/EIS has been revised to include this information. The Authority would ensure replacement wells would be constructed and functional before abandoning and demolishing the existing wells in order to prevent disruptions to the City's water supply system. Alternatives 1-3 would not affect any of the water supply wells that serve the San Jose Municipal Water System. However, Alternative 4 (the Preferred Alternative) would require the relocation of three of the municipal water supply wells in the Coyote Valley that serve the San Jose Municipal Water Supply System. Refer to Volume 3 Roll Plots for the three public supply wells being relocated by Alternative 4.

### 1654-1553

The Drainage Report and sizing calculations for stormwater treatment are not available for the current preliminary design. Refer to the Volume 3 Roll Plots for all available information regarding proposed modifications to drainage infrastructure within the City of San Jose. The design-build contractor would prepare additional engineering reports and the stormwater management and treatment plan, both of which may contain this information. The Authority would coordinate with the City of San Jose as the design-build contractor develops this information and detailed drainage design during the final design phase.

## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### **1654-1552**

As stated in response to a previous comment from the City of San Jose (SJM-1654, comment 1423), the analysis in the Draft EIR/EIS was based on a preliminary level of design that is sufficient for purposes of environmental analysis and impact determination, and allows the reader to understand the basic project features, including the alignment plan and profile, roadway-crossing footprints, basic estimates of construction means and methods, and in some cases modifications to local streets and drainage facilities as well as proposed flood control facilities. However, detailed design would be developed by a design-build contractor, and as such the specific locations where stormwater treatment facilities would be constructed within the City of San Jose is not yet available. Stormwater treatment facilities constructed within the City of San Jose would be consistent with the Municipal Regional Phase 1 MS4 Permit. Please refer to the Volume 3 Roll Plots for all available information regarding proposed modifications to streets and infrastructure within the City of San Jose.

### **1654-1555**

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

### **1654-1558**

The noise and vibration impact assessments for the project adhere to FRA criteria. As stated in Section 3.4.2.3, Regional and Local, of the Draft EIR/EIS, the HSR system is not subject to local general plan policies and ordinances related to noise limits or to locally based criteria concerning noise and vibration for the project alternatives.

### **1654-1560**

The comment correctly noted that in the first paragraph under the Monterey Corridor Subsection subheading on page 3.13-7 of the Draft EIR/EIS, the description of the project alternatives' locations relative to the Caltrain and UPRR right-of-way was inaccurate. To address this comment, the paragraph has been corrected to state the following in the Final EIR/EIS: "Alternatives 1, 2, and 3 would be on the east side of the Union Pacific Railroad (UPRR) alignment within the median of Monterey Road, and Alternative 4 would be located within the Caltrain and UPRR right-of-way. This would result in an approximately 200-foot shift in the RSA to the west for Alternative 4 and to the east for Alternatives 1, 2, and 3."

### **1654-1556**

Section 3.11, Safety and Security, has been revised in the Final EIR/EIS to identify the pedestrian-only at-grade crossing at the College Park Caltrain Station. The Final EIR/EIS was reviewed for other locations where this correction was necessary and determined this change was only applicable to Section 3.11.

### **1654-1557**

Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS includes a vibration impact assessment which was conducted following FRA methodology and criteria. The FRA criteria are consistent with the FTA criteria. This section includes discussion of potential vibration mitigation measures to mitigate significant vibration impacts, including NV-MM#8, which requires that specific vibration mitigation measures be identified during the design phase of the project based on site-specific analysis. As stated in Section 3.4.2.3, Regional and Local, of the Draft EIR/EIS, the HSR system is not subject to local general plan policies and ordinances related to noise limits or to locally based criteria concerning noise and vibration for the project alternatives.

### **1654-1559**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-2: Consideration of Diridon Integrated Station Concept and the Google Development at the San Jose Diridon Station.

### **1654-1561**

To address this comment, Figure 3.13-1 has been updated in the Final EIR/EIS to reflect recent high-density residential developments at 808 W San Carlos Street and 333 Sunol Street, a greater extent of park land at Del Monte Park, and commercial uses on the east side of SR 87. No associated text changes were required or identified. Proposed commercial/mixed uses associated with the Downtown West Mixed-Use Plan (Google Project) have not been included in this figure, as it is intended to depict existing land uses only.

## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### **1654-1562**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-2: Consideration of Diridon Integrated Station Concept and the Google Development at the San Jose Diridon Station.

Because the Google project, which is also referred to as the Downtown West Mixed-Use Plan, is not an approved project, it is not considered part of the environmental baseline or reflected in the planned land uses shown on Figure 3.13-7. As such, this figure has not been revised. Section 3.13.5.2, Planned Development, of the Draft EIR/EIS, includes a discussion of the Downtown West Mixed-Use Plan. This discussion, however, has been further expanded in this Final EIR/EIS.

### **1654-1566**

To address this comment, the definition of parks in Section 3.15.1.1, Definition of Resources, in the Final EIR/EIS has been slightly modified per the commenter's suggestion. Privately Owned, Public Open Space is not included in this analysis because it is not always open to the public.

### **1654-1568**

To address this comment, a cross-reference to Section 3.2, Transportation, has been added in Section 3.15.5.1, Parks, Recreation, and Open Space Resources, of the Final EIR/EIS.

### **1654-1563**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-2: Consideration of Diridon Integrated Station Concept and the Google Development at the San Jose Diridon Station.

The Authority is one of the Diridon Intermodal Station Concept (DISC) partner agencies and is committed to working with the DISC partner agencies to plan for the future of the San Jose Diridon Station; its integration with the surrounding area; and passenger flows to, from, and through the station. DISC will be planned, environmentally reviewed, and approved separately from the HSR project, and, as a result, the Authority's commitments to project features (IAMFs) as part of the HSR San Jose to Merced Project Section would not apply to the DISC planning process. Accordingly, the requested revisions have not been implemented in this Final EIR/EIS.

### **1654-1565**

The commenter states that the estimate in Table 3.13-6 of existing commercial uses that will be permanently converted by the project alternatives is an underestimate in Table 3.13-6. This table 3.13-6 is based on the existing land uses shown in Figure 3.13-1 in Section 3.13, Station Planning, Land Use, and Development, of the Draft EIR/EIS. As such, the project's permanent impacts on existing commercial land uses are not underestimated. While other the comments in this letter recommended that proposed commercial/mixed uses associated with the Downtown West Mixed-Use Plan (Google Project) be included in Figure 3.13-1 and reflected in the impacts in Table 3.13-6, this inclusion would not accurately reflect existing land uses. The Draft EIR was published in October 2020, and as of May 2021 the project has not been approved. As such, the project's permanent impacts on existing commercial land uses are not underestimated. In addition, see the response to comment 1654-1562.

### **1654-1567**

To address this comment, the definition of parks in Section 3.15.1.1, Definition of Resources, in the Final EIR/EIS has been slightly modified per the commenter's suggestion.



## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### **1654-1564**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-2: Consideration of Diridon Integrated Station Concept and the Google Development at the San Jose Diridon Station.

The commenter states that the estimate of existing commercial uses that will be permanently converted by the project alternatives is an underestimate in Table 3.13-5. This table is based on the existing land uses shown in Figure 3.13-1 in Section 3.13, Station Planning, Land Use, and Development, of the Draft EIR/EIS. As such, project's permanent impacts on existing commercial land uses are not underestimated. While the comment has recommended that proposed commercial/mixed uses associated with the Downtown West Mixed-Use Plan (Google Project) be included in Figure 3.13-1 and reflected in the impacts in Table 3.13-5, this inclusion would not accurately reflect existing land uses. As of Fall 2020, the environmental review process for the Google Project is underway, and no approvals are anticipated before Spring 2021. In addition, see the response to comment 1654-1562.

### **1654-1570**

To address this comment, Figure 3.15-2 in Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space, of the Final EIR/EIS has been revised to show the correct location of Discovery Dog Park. The level of impact described for Discovery Dog Park is correct as is. Figure 3.15-2 has also been revised to include a label for Communications Hill Trail, to show part of Three Creeks Trail as existing, and to show part of Guadalupe River Trail as planned. The shading for Arena Green has also been corrected.

### **1654-1569**

To address this comment, Figure 3.15-1 in Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space, of the Final EIR/EIS has been revised to show the correct location of Guadalupe River Park and Guadalupe River Trail. College Park is a park site; it is very small but does contain a bench and landscaping. San Jose's Riverview Park and Santa Clara's Rivermark Park are not included in the analysis or on the figure because they are outside the Resource Study Area.

### **1654-1571**

To address this comment, Figure 3.15-3 has been revised in Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space, of the Final EIR/EIS to show the correct extent of Guadalupe River Park.

### **1654-1572**

Guadalupe Gardens, Arena Green, John P. McEnery Park, and Discovery Meadows are included in the Guadalupe River Park resource listing; see clarifying revisions to Table 3.15-2 and Figure 3.15-1 in Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space, of the Final EIR/EIS. River Glen Park, Viera Park, William Lewis Manly Park, Solari Park, and Parkview III Park are outside of the RSA and are not included in this analysis. Hillsdale Fitness Park (planned) is not included on any publicly available City of San Jose maps or on the City's parks and recreation website. Del Monte Park, Roberto Antonio Balermio Park, and Elaine Richardson Park are within the RSA and have been added to Section 3.15 of the Final EIR/EIS. Southside Community Center, Evandale Library, Seven Trees Community Center, Dairy Hill Open Space, and Tuscany Hills Open Space fall outside of the definition of Parks, Recreation, and Open Space provided in Section 3.15.1.1, Definition of Resources, of the Draft EIR/EIS.

### **1654-1573**

A resource is considered urban if it is located within a highly populated area of a city. A resource is considered residential if it is located in a residential area of a city or county. A resource is considered industrial if it is located in an industrial area of a city or county. A park may be both urban and residential.

## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### **1654-1578**

Refer to Standard Response SJM-Response-PUE-2: Coordination with Local Government Entities and Utility Owners.

As described in Impact PK#2 in Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space, of the Draft EIR/EIS, connectivity of trail segments cannot be guaranteed during project construction. The Authority would implement mitigation measures to minimize impacts on access or use of parks: PR-MM#1, PR-MM#2, PR-MM#4, and PR-MM#7. The mitigation measures would be effective because the contractor would be required to maintain access during construction, allowing the resources to remain usable during project construction. While an off-street route would be preferable in some instances, that might not always be possible.

### **1654-1577**

To address this comment, "planned expansion" has been revised to "planned development" under Impact PK#6 in Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space, in the Final EIR/EIS. Per the Tamien Park Master Plan site drawings, it does not appear that the project alternatives would adversely affect access or internal circulation of the park.

### **1654-1575**

To address this comment, the description of Los Gatos Creek Trail in Impact PK#2 in Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space, has been revised in the Final EIR/EIS.

### **1654-1576**

Tamien Park is described in Impact PK#6 in Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space, of the Draft EIR/EIS because there would be a permanent acquisition under Alternatives 1, 2, and 3. Tamien Park is not listed under Impact PK#4 in Section 3.15 of the Draft EIR/EIS because the impacted area would not affect access to the park; rather, it would only affect the planned soccer field.

### **1654-1574**

Refer to Standard Response SJM-Response-PUE-2: Coordination with Local Government Entities and Utility Owners.

As described under Impact PK#2 in Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space, of the Draft EIR/EIS, approximately 0.70 acre of the Guadalupe River Trail is located within a proposed TCE under Alternatives 1, 2, and 3. This would be a temporary impact during construction. The TCE is to tie in the track realignment for the Lenzen Wye. The track would cross the trail, so a temporary trail closure would be required. Due to the short stretch of track work required, the trail would only be closed for one day and a detour would be provided, i.e., bicyclists and pedestrians would have to cross the street, or use the east trail. The width of the trail would be addressed during the coordination process with local government entities and utility owners. There are no impacts on this trail in Alviso, because it is 6 miles north of the project alternatives. Safety considerations for bicyclists are discussed in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS.

### **1654-1580**

The description of the RSA provides examples of regionally important features that may be located outside of the RSA but would be visible from views within the RSA that would be considered as part of the impact to aesthetics and visual quality if the project resulted in a potential change to those views, such as blocking a view of a mountain ridgeline. Public art is too broad a category to accurately survey for inclusion in the RSA and a survey of a broader definition of public art is beyond the necessary scope of the aesthetic analysis. Using the City's Public Art database (City of San Jose 2021c) public art in the vicinity of Diridon Station would include the Five Skaters on the east side of SAP Arena, of which views of it would not have a clear view to any be obstructed by any of the alternatives. Another example is "We Live Here" at Alma and Almaden Avenues. It is at the edge of the 0.25-mile RSA, but has no clear view to views of it would also not be obstructed by any of the alternatives. A survey of a broader definition of public art would be beyond the necessary scope of the aesthetic analysis. This description of the RSA provides examples of regionally important features that would be considered from a greater viewing distance. The RSA used for the analysis not only considered the absolute distance from the project footprint, but also the existence of views to each alternative from within the RSA.

## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### 1654-1581

The Modera project was under construction at the time impacts on aesthetics and visual quality were analyzed for the Draft EIR/EIS. The location of the mural (as of summer 2020) is not clearly visible from east of the existing railway due to billboards and trees. Viewers from west of the station would have no change in their ability to see the mural. Plant 51 is a separate development and does not have a mural facing the station.

### 1654-1584

With respect to Impact AVQ#4, in the Draft EIR/EIS finds that the impact would be less than significant, which is the correct determination based on the effects analysis of existing conditions and the proposed project design and evidence presented. Both the aerial structures for HSR approaching Diridon Station and the elevated station platforms for Alternatives 1, 2, and 3 are narrower than the SR 87 freeway. For HSR, the 4-track aerial is 85 feet wide, and the 2-track aerial is 43 feet wide. Above the existing platforms at Diridon Station, the elevated HSR tracks and platforms would be 150 feet wide. For comparison, the SR 87 overcrossings are 200 feet wide at West Santa Clara Street, 300 feet wide at West San Fernando Street (with a small gap), and 240 feet wide at West San Carlos Street. The higher and narrower HSR viaducts would allow more light to fall under the structures. The majority of the aerial structures would be 2-track, resembling a freeway-to-freeway connector ramp, like the tall ramps at SR 87/US 101. In locations where the aerial structures are built above active railways or highways, the likelihood of homeless encampments is very low. In other locations, aesthetic and visual quality mitigation measure AVQ-MM#4 describes actions that will be undertaken by the Authority to address ongoing maintenance of landscaping and structures, including fencing to limit access to property under HSR structures susceptible to habitation by the unhoused.

### 1654-1582

For the analysis of aesthetics, the primary visual asset of the Guadalupe River Park is its contribution to the natural landscape environment of the RSA. Please refer to the response to submission SJM-1654, comment 1580 for a discussion of the issues of defining and identifying public art within the and the project RSA. Using the City's Public Art database at (City of San Jose 2021) the only public art in Guadalupe River Park near the RSA is the "Sensing You / Sensing Water" installation beneath the SR 87 viaduct over West Santa Clara and West San Fernando Streets would not be affected by any alternative because views of it would not be obstructed by either location would have a clear view of the project.

### 1654-1583

The photographs document the existing conditions at the time of analysis of aesthetics and visual quality for the Draft EIR/EIS. The bike lanes on Hedding Street were implemented after the analysis was performed. Changing the lane markings on the street to include Class II Bike Lanes would not change the visual quality rating determined by the simulations of alternatives without the bike lanes. The new street configuration may result in a potential slight change to the perceptions of travelers with the new street configuration would be the presence of more cyclists and slower auto speeds, due to the lane reduction. However, the but any minor potential increase in the viewers awareness of Alternatives 2 and 3 would not be great enough to affect the overall visual quality determination.

### 1654-1579

The compilation of plans and policies listed were based on items specific to the HSR project. The goal of integrating high impact public art throughout the community from the City of San Jose's General Plan was determined to be too broad for inclusion in the Draft EIR/EIS, due to the scope being "throughout the community".

### 1654-1590

The commenter is correct that the elevated embankment under Alternative 2 would be in the Monterey Road right-of-way, not in the UPRR right-of-way. This has been clarified in Section 8.4.4 of the Final EIR/EIS.

## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### **1654-1591**

The requirement for a construction impact mitigation plan is noted. As a state agency, the Authority is exempt from local permit requirements; however, in order to coordinate construction activities with local jurisdictions, the Authority plans to pursue local permits as part of construction processes consistent with local ordinances. The Authority will coordinate with the City of San Jose during Detailed Design Post-ROD to address construction impacts and mitigation planning.

### **1654-1587**

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

As stated in Section 2.4.5, Grade Separations in Chapter 2, Alternatives, grade separations are not proposed where the HSR system would be blended with other train operations, as is the case for Alternative 4. The Authority is not considering grade separations as mitigation for emergency vehicle delays. As a result, no changes were made to the text in this Final EIR/EIS.

### **1654-1585**

As described in Chapter 2.6.2.7 of the Final EIR/EIS (the current location of the analysis found in Section 3.20.2.1 of the Draft EIR/EIS), the DDV would make small adjustments to the horizontal placement of tracks around Diridon Station, including freight and electrified passenger rail tracks. The project design without the DDV would also have resulted in shifts in the horizontal alignments; as such the design in Alternative 4, both with and without the DDV, would have some temporary disruption to rail operations, but would not have noticeably different temporary effects. These effects are analyzed in Section 3.2, Transportation.

The DDV would not affect different "transportation facilities," (e.g., roadway infrastructure), and the construction of the DDV would not affect existing train operations differently than the alternatives without the DDV because the construction effort would be approximately the same.

### **1654-1586**

See response to comment 1461.



## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### **1654-1588**

The Diridon Station Approach Subsection under Alternatives 1, 2, and 3 would require realignment of the Caltrain tracks and overhead contact system (OCS) that are currently under construction as part of the Caltrain electrification program. For Alternative 4, the alignment has been provided to Caltrain for their consideration in the construction of their OCS. For OCS poles that are proposed by the Authority to be outside the existing Caltrain right-of-way (ROW), relocation of Caltrain OCS poles would be required. Track installation or relocation outside of Caltrain ROW are shown in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, for example the new track installed under Alternative 4 over SR-87, which places a new electrified track outside of JPB ROW. Precise locations for OCS poles and potential relocations of poles installed as part of Caltrain electrification would be confirmed as part of Detailed Design Post-ROD.

Subsequent coordination between the Authority and Caltrain will ensure compatibility of the Selected Alternative and Caltrain electrification. As stated in Section 1.4, Relationship to Other Transportation Projects in the Study Area, several projects have been considered in the planning and development of the San Jose to Merced Project, including Caltrain Modernization, which is considered to be the baseline for the analysis in this EIR/EIS. All of the alternatives are designed to be compatible with the Caltrain electrification project.

### **1654-1589**

As indicated in Chapter 1, Purpose and Need, the Authority's mandate under the High-Speed Rail Act is to develop an HSR system that coordinates with the state's existing transportation network, which includes intercity rail and bus lines, regional commuter rail lines, urban rail and bus transit lines, highways, and airports. Where possible, the system would use state-of-the-art, electrically powered, steel-wheel-on-steel-rail technology, including contemporary safety, signaling, and automatic train control systems, with trains capable of operating speeds of up to 220 miles per hour in HSR sections that are fully grade-separated and on a dedicated track alignment. The commenter is correct; Alternatives 1, 2, and 3 do not assume blended service; they were developed to provide fully dedicated HSR service, which is not compatible with blended Caltrain service. Alternative 4 is the blended service alternative.

### **1654-1592**

To address this comment, Envision San Jose 2040 General Plan policies ES-3.1 and ES 3.24 have been added to Table 11 of Appendix 2-J, Regional and Local Plans and Policies, of the Final EIR/EIS.

### **1654-1593**

The comment noted that the Draft EIR/EIS references an outdated version of a City of San Jose General Plan Policy. Please refer to Table 1 in Appendix 2-J, Regional and Local Plans and Policies (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), for a listing of all local regulations, plans, and policies associated with transportation resources that existed at the time of NOP publication. As referenced by the comment, the City of San Jose subsequently passed a policy relating to the use of VMT rather than LOS as part of a project's evaluation and approval process. The analysis within the Draft EIR/EIS provides a full assessment of the project's effects on VMT and is consistent with the City's current policies related to VMT. An assessment of intersection LOS is also presented within the Draft EIR/EIS; however, the City's prior General Plan Policy on LOS was not used to determine adverse NEPA effects.

### **1654-1594**

The two 48-inch sanitary sewer lines identified at Station 2996+56 and 2997+61 were obtained from Caltrain track charts. All utility locations, activity, and ownership would be confirmed during detailed design post-ROD.

## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### **1654-1597**

Refer to Standard Response SJM-Response-PUE-2: Coordination with Local Government Entities and Utility Owners.

Please refer to Section 3.6.1, Introduction, for a description of the major utilities that were analyzed. Major utilities (including stormwater canals, conduits, and pipes greater than or equal to 42 inches) are shown in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, of the Draft EIR/EIS. Utilities were incorporated into the PEPD according to TM 0.1, Preliminary Engineering for Project Definition Guidelines (Authority 2015). The marked up Alternative 4 drawings mentioned in the comment were not received from the City of San Jose as part of this submission so they could not be reviewed. However, the Authority will coordinate with and review drawings from the City of San Jose, as well as other jurisdictions and utility providers, and reflect this infrastructure and minor utilities on the design drawings developed through the post-ROD detail design process.

### **1654-1596**

The status of projects listed in Appendix 3.19-A, Cumulative Nontransportation Plans and Projects Lists and Appendix 3.19-B, Cumulative Transportation Projects Lists (located in Volume 2, Technical Appendices), have been updated in the Final EIR/EIS.

### **1654-1595**

To address this comment, rows for the San Jose Municipal Water Well and Pump Facilities have been added to Appendix 3.6-A, Public Utilities and Energy Facilities, Table 1d. Text has been added to Impact PUE#4 in Section 3.6, Public Utilities and Energy, of the Final EIR/EIS to address the impact, adding groundwater well and pump stations to the list of surface structures that may need to be permanently relocated or permanently removed as a result of construction.

### **1654-1598**

Refer to the response to submission SJM-1654, comment #1597. Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, shows major utilities that were analyzed in the Draft EIR/EIS. Utilities were incorporated into Volume 3 of the Draft EIR/EIS according to TM 0.1 PEPD Guidelines. Responses provided to comments received in 2018 clarified that only major and high-risk utilities (including stormwater canals, conduits, and pipes greater than or equal to 42") are indicated on the PEPD drawings. Many requested additions are shown on the PEPD drawings in Volume 3 of the Draft EIR/EIS. The Authority will show minor utilities on the design drawings as part of detailed design post-ROD.

### **1654-1601**

Comment noted. The Los Gatos Creek Trail UC Project designs would be integrated with the selected HSR alternative during Detailed Design Post-ROD.

### **1654-1600**

Appendix E to this submission contains the City of San Jose's January 2018 comments received on the May 2017 Draft PEPD for Alternative 1, Alternative 2, and Alternative 3. The Authority provided responses to the City's comments on the May 2017 Draft PEPD in an appended comment-response matrix. Those responses are not included in Volume 4 of the Final EIR/EIS because they were not comments on the Draft EIR/EIS. As appropriate, further design revisions will be made as part of Detailed Design Post-ROD, in coordination with the City of San Jose.

### **1654-1599**

Construction staging shown on the PEPD is assumed to be needed for construction of Alternatives 1–3. Detailed Design Post-ROD would confirm that these areas are needed for construction. Once funding is secured for construction, the availability of staging areas would be confirmed and coordinated with the City and other collocated projects as needed.

## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### **1654-1607**

Refer to Standard Response SJM-Response-PUE-1: Major and High-Risk Utilities/Utility Infrastructure, SJM-Response-PUE-2: Coordination with Local Government Entities and Utility Owners.

Major utilities (including wastewater lines over 20 inches) are shown in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, of the Draft EIR/EIS. Utilities were incorporated into Volume 3 according to TM 0.1, Preliminary Engineering for Project Definition Guidelines (Authority 2015). The Authority will show minor utilities on the design drawings as part of detailed design post-ROD. Please refer to Section 3.6.1, Introduction, for a description of the major utilities that were analyzed.

### **1654-1604**

Major utilities (stormwater canals, conduits and pipes over 42 inches) are shown in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, of the Draft EIR/EIS. Utilities were incorporated into Volume 3 according to TM 0.1 PEPD Guidelines. The Authority will show minor utilities on the design drawings as part of Detailed Design Post-ROD. Please refer to Section 3.6.1, Introduction, for a description of the major utilities that were analyzed.

### **1654-1608**

Refer to Standard Response SJM-Response-PUE-1: Major and High-Risk Utilities/Utility Infrastructure, SJM-Response-PUE-2: Coordination with Local Government Entities and Utility Owners.

Major utilities (including wastewater lines over 20 inches) are shown in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, of the Draft EIR/EIS. Utilities were incorporated into Volume 3 according to TM 0.1, Preliminary Engineering for Project Definition Guidelines (Authority 2015). The Authority will show minor utilities on the design drawings as part of detailed design post-ROD. Please refer to Section 3.6.1, Introduction, for a description of the major utilities that were analyzed.

### **1654-1610**

Appendix E to this submission contains the City of San Jose's January 2018 comments received on the May 2017 Draft PEPD for Alternative 4. The Authority provided responses to the City's comments on the May 2017 Draft PEPD in an appended comment-response matrix. Those responses are not included in Volume 4 of the Final EIR/EIS because they were not comments on the Draft EIR/EIS. As appropriate, further design revisions will be made as part of Detailed Design Post-ROD, in coordination with the City of San Jose.

### **1654-1606**

Refer to Standard Response SJM-Response-PUE-1: Major and High-Risk Utilities/Utility Infrastructure, SJM-Response-PUE-2: Coordination with Local Government Entities and Utility Owners.

The location where the sewer would be relocated to is indicated on the plans. The plans show the relocated sewer starting near station 458+50 (Sheet TT-D0603) and tying into the existing sewer line near station 298+00 (Sheet TT-D0602), with a 54-inch to 48-inch pipe diameter transition near Capitol Expressway.

### **1654-1609**

To address this comment, "Future" has been removed from the PEPD Alt 3 sheet TT-D0401 in the Final EIR/EIS. Aerial imagery would be updated during final design.

## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### **1654-1602**

Refer to Standard Response SJM-Response-PUE-2: Coordination with Local Government Entities and Utility Owners.

The comment noted that Alternative 1 in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, is missing an 12-inch sanitary sewer and 36-inch storm drain. Major utilities are indicated in Volume 3 in accordance with HSR Guidelines, TM 2.7.4 Designer's Responsibilities and Utility Requirements for 15% Design Level, and TM 1.1.19 Capital Cost Estimating Methodology for the 15% Design Level. The Authority will show minor utilities on the design drawings as part of Detailed Design Post-ROD. Please refer to Section 3.6.1, Introduction, of the Draft EIR/EIS for a description of the major utilities that were analyzed.

### **1654-1603**

The comment noted that there is a conflict between the 48-inch sanitary sewer PVC pipe and proposed columns. The location where the sewer will be relocated to is indicated on the PEPD plans. The plans show the relocated sewer starting near station 458+50 (Sheet TT-D0603) and tying into the existing sewer line near station 298+00 (Sheet TT-D0602), with a 54-inch to 48-inch pipe diameter transition near Capitol Expressway.

### **1654-1614**

Refer to Standard Response SJM-Response-PUE-2: Coordination with Local Government Entities and Utility Owners.

For Alternative 4, there is no modification of the Los Gatos Creek Trail rail overcrossing. The PEPD (Volume 3 of the Draft EIR/EIS) notes that the existing Los Gatos Creek Bridge would remain. Coordination with the City's Los Gatos Creek Trail under-crossing project would be done as part of HSR final design, if needed.

### **1654-1605**

Refer to Standard Response SJM-Response-PUE-1: Major and High-Risk Utilities/Utility Infrastructure.

Major utilities (stormwater canals, conduits and pipes over 42 inches) are shown in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, of the Draft EIR/EIS. Utilities were incorporated into Volume 3 according to TM 0.1, Preliminary Engineering for Project Definition Guidelines (Authority 2015). The Authority will show minor utilities on the design drawings as part of detailed design post-ROD. Please refer to Section 3.6.1, Introduction, for a description of the major utilities that were analyzed.

### **1654-1611**

The Authority modified the name of the subsection in this title block in the Errata sheet for Volume 3, PEPD in the Final EIR/EIS per this comment.

### **1654-1612**

Drawings TT-D4002 through TT-D4005 show the project limits within the city of San Jose and currently identify existing and proposed track centers.

### **1654-1613**

A cross section and elevation for the proposed structure are shown on Drawing ST-T4004. Additional plans for Taylor Street will be provided as part of Detailed Design Post-ROD, if Alternative 4 is adopted.

### **1654-1615**

Permanent impacts to the Guadalupe River Trail are analyzed in Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space, of the Draft EIR/EIS. The Guadalupe River Trail is not within the temporary construction easement for Alternative 4; therefore, access to the trail would not be affected. There would be no permanent acquisition of the trail needed as part of Alternative 4. The new Guadalupe River Trail bridge would be similar to the existing bridge, which would not be modified. Additional views of the new bridge would be provided during final design.



## Response to Submission 1654 (Lorraine Valentine, City of San Jose Department of Transportation, June 23, 2020) - Continued

### **1654-1616**

The comment noted that Alternative 4 of the Draft EIR/EIS should construct pedestrian and bicycle facilities on both sides of Monterey Road as identified in City of San Jose planning documents. Please refer to Impact TR#18 and Impact TR#19 for a discussion of the project's effects on pedestrians and bicycles. All four project alternatives were found to have less-than-significant impacts on pedestrian and bicycle facilities, and therefore mitigation is not required. The project would not materially degrade the performance of any nonmotorized facilities, and all existing facilities would be replaced upon the completion of construction.

### **1654-1617**

The comment noted that the project should reconstruct several existing streets to current City of San Jose design standards under Alternative 4. Please refer to Draft EIR/EIS Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, for drawings of the roadways mentioned in the comment. Under Alternative 4, the project would reconstruct the portions of the referenced streets within the project footprint to City design standards. Alternatives that close crossings and reroute streets to provide replacement access would construct these facilities to City design standards.

# Submission 1716 (Reena Brilliot, City of Santa Clara, Community Development Department, June 23, 2020)



Community Development

1716-620

June 23, 2020

High Speed Rail Authority  
Attn: Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113

**Subject:** High Speed Rail Project: San Jose to Merced: Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (EIR/EIS) – City of Santa Clara Comments

Via mail and email: [san\\_jose\\_merced@hsr.ca.gov](mailto:san_jose_merced@hsr.ca.gov)

To Whom it May Concern:

Thank you for providing the City of Santa Clara the opportunity to review the Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (EIR/EIS) for the San Jose to Merced segment of the High Speed Rail Project (Project).

1716-618 | The City has valued the coordination with High Speed Rail Authority (Authority) staff and appreciated your attendance at City Council meetings to discuss this important regional transportation project. As a reminder, per the attached September 10, 2019 letter to the Authority, the City of Santa Clara strongly supports the Authority staff-recommended preferred alternative (Alternative 4) for the San Jose to Merced project segment. Alternative 4 is a viable alternative to deliver this important project but more importantly does not significantly impact the City of Santa Clara as compared to the other alternatives being analyzed.

The City has reviewed the Draft EIR/EIS and have the following comments:

1716-619 | 1. **Transportation:** Alternatives 2 and 3 require grade separation at De La Cruz Boulevard which will likely result in complete reconstruction of De La Cruz Boulevard. Traffic will need to be rerouted for an extended length of time and Level of Service (LOS) analysis for the purpose of operational analysis should be completed to determine how traffic is affected, what the alternate routes would be, and if improvements are necessary.

San Jose to Merced: Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (EIR/EIS) – City of Santa Clara Comments  
Page 2 of 3

2. **Construction/Permitting:** The rail alignment through Santa Clara from Scott Blvd. is within 100-feet of existing residences along Washington Street and Main Street. Furthermore, Scott Lane Elementary School is located along Scott Blvd. approximately 500-feet from the existing rail. Please consider the following:
  - a. Construction
    - i. Hours of operation should not disrupt existing households especially during morning hours.
    - ii. Construction traffic - construction worker parking should be secured to prohibit parking near neighborhoods
    - iii. Haul routes and other heavy equipment - Prohibit any use of the neighborhood streets under any circumstance for haul routes. Access to the rail is available through the industrial areas from Memorex Drive and Lafayette Street
  - b. Potential impacts to residential neighborhoods
    - i. Any heavy equipment such as pile drivers, etc. can cause permanent damage to foundations, provide potential mitigation or plan to address any claims or damage to existing residential structures.
    - ii. Noise - mitigation measure for noise, dust impacts should be implemented
  - c. Encroachment Permits/Engineering Standards
    - i. Any work within Santa Clara's jurisdiction requires an encroachment permit, please contact Michael Liw, Assistant Director of Public Works at 408-615-3002 for more information on how to obtain an encroachment permit.
    - ii. Any construction related work in Santa Clara or modification to City facilities (i.e. roads, sidewalks, streetlights, sanitary/storm sewers, potable and recycled water, communications, traffic signals, etc.) shall be constructed or modified per City of Santa Clara engineering standards, details, specifications, and procedures.
  - d. Public Outreach - for all impending work within Santa Clara the following steps should be implemented at least 4 weeks prior to commencing work:
    - i. Planned and published construction schedule
    - ii. Advanced notice of work to be done
    - iii. Map of all haul routes, construction entrances, and any traffic diversions
    - iv. Telephone number of HSR and contractor contact people
  - e. Other unforeseen impacts
    - i. With any construction project, there are unforeseen circumstances and impacts. Please prepare a plan to document the procedures for addressing these impacts.
    - ii. There are a number of storm sewers, sanitary sewers, fiber optics, and PG&E and other utilities currently located under the existing rail. The project is proposing to protect in place and is not proposing to relocate or reconstruct any utilities in Santa Clara;

## Submission 1716 (Reena Brilliot, City of Santa Clara, Community Development Department, June 23, 2020) - Continued

San Jose to Merced: Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement  
(EIR/EIS) – City of Santa Clara Comments  
Page 3 of 3

1716-620

however, since these utilities are so close to existing residential neighborhoods and likely serve those residents, the project should have a plan in place if any damage or disconnection of utilities occurs.

We look forward to continuing to coordinate on this important project for the Authority. Should you have any questions regarding this letter, please contact either Michael Liw, Assistant Director of Public Works via email at [mliw@SantaClaraCA.gov](mailto:mliw@SantaClaraCA.gov) or phone at 408-615-3002.

Best regards,



 Andrew Crabtree  
Director of Community Development

CC: Manuel Pineda, Assistant City Manager  
Michael Liw, Assistant Director of Public Works  
Reena Brilliot, Planning Manager  
Dave Shpak, High Speed Rail Authority

Attachment: September 10, 2019 City of Santa Clara letter to HSRA

## Response to Submission 1716 (Reena Brilliot, City of Santa Clara, Community Development Department, June 23, 2020)

### **1716-618**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

The comment supports Alternative 4.

### **1716-619**

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-2: Construction Traffic and Parking Management Details.

### **1716-620**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-2: Consultation with Local Agencies and Consistency with Local Regulations, SJM-Response-PUE-2: Coordination with Local Government Entities and Utility Owners.

The comment noted construction impacts will occur. Section 3.2.4.2, Impact Avoidance and Minimization Features, identifies IAMFs that address each of these issues including restriction on construction hours, off-street parking for construction-related vehicles, construction truck routes, and construction noticing. The comment noted construction vibration could damage buildings. Please refer to NV-MM#2, which provides for compensation for any construction vibration damages. The comment noted construction noise impacts. Please refer to NV-MM#1 for construction noise mitigation measures. The comment noted requirements for encroachment permits. Please refer to Section 2.12, Permits, for information about HSR complying with local permit processes. The comment noted numerous utilities in Santa Clara below the existing rail line.



## Submission 1310 (Rob Eastwood, County of Santa Clara, May 21, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1310 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 5/27/2020  
**Submission Date :** 5/21/2020  
**Interest As :** Local Agency  
**First Name :** Rob  
**Last Name :** Eastwood

**Stakeholder Comments/Issues :**

Boris / Morgan / Dave -

1310-98 | The County of Santa Clara (County) respectfully requests an extension of time for the public comment period of the California High-Speed Rail Project - San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS. As posted, the DEIR/DEIS is available for public review for 45 days, ending on June 8, 2020.

1310-99 | This is a highly complex, high-profile project. Even under normal circumstances at least 60 if not 75 days should be provided for public review and comment. However, these are not normal circumstances. The County, like many other public agencies, organizations and private individuals throughout California, has had to endure disrupted work schedules and other complications from the current Statewide stay-at-home order at a time when we are normally very busy.

Moreover, due the large linear extent of this project and the various County resources it would affect, County staff is coordinating reviews of the EIR/EIS by three separate departments—Planning and Development, Parks and Recreation, and Roads and Airports. A 45-day comment is simply not sufficient to time for such an effort given the size of the document.

Therefore, the County formally requests that the public comment period for the San Jose to Merced Project Section DEIR/DEIS be extended by a minimum of two weeks and would strongly recommend that the HSR Authority extend the period for a full 30 days beyond this initial 45-day comment period.

Thank you very much for your consideration.

Rob

## Response to Submission 1310 (Rob Eastwood, County of Santa Clara, May 21, 2020)

### 1310-98

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-1: Public Outreach.

### 1310-99

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-1: Public Outreach.

## Submission 1703 (Rob Eastwood, County of Santa Clara, June 23, 2020)

### County of Santa Clara

Office of the County Executive

County Government Center, East Wing  
70 West Hedding Street  
San Jose, California 95110  
(408) 299-5105



If you have questions related to these comments, please contact the individuals listed within each attached letter.

Sincerely,

DocuSigned by:

*Jeffrey V. Smith*

215-9024801108417

Jeffrey V. Smith, M.D., J.D.,

County Executive, County of Santa Clara

c: Board of Supervisors

Miguel Márquez, Chief Operating Officer

Sylvia Gallegos, Deputy County Executive

Jacqueline Onciano, Planning and Development Director

June 23, 2020

**Attn: San Jose to Merced: Draft EIR/EIS California High-Speed Rail Authority**

100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113

Dear California High-Speed Rail Authority staff:

Please find enclosed letters from the County of Santa Clara Departments of **Planning and Development, Roads and Airports**, and **Parks and Recreation**, concerning the Draft Environmental Impact Report / Environmental Impact Statement published by the California High-Speed Rail Authority for the San Jose to Merced Section of the Proposed High-Speed Rail train.

The letters identify issues and concerns the County has identified regarding the High-Speed Rail's potential impacts to the County's facilities, infrastructure, resources, and residents.

1703-621

**Specifically, the County has identified potential impacts from the proposed High-Speed Rail alignment to the County's road system, parkland, and regional trail system.** These include identified impacts to the County roads and trails network that will impair auto, bike, and pedestrian connections, and impacts to County parkland that will affect sensitive natural communities currently protected within these lands.

1703-622

**In addition, the High-Speed Rail alignment will impact the rural community of San Martin.** The County requests that High-Speed Rail incorporate design enhancements and related improvements to minimize impacts on this rural community. **Finally, the County requests that High-Speed Rail mitigate for its impacts to agricultural lands by funding agricultural preservation actions and programs implemented under the County's Santa Clara Valley Agricultural Plan.**

The County appreciates the opportunity to provide comments on the California High-Speed Rail Project – San Jose to Merced Project Section Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement.

//

//

//

Board of Supervisors: Mike Wasserman, Cindy Chavez, Dave Cortese, Susan Ellenberg, S. Joseph Simitian  
County Executive: Jeffrey V. Smith



# Submission 1703 (Rob Eastwood, County of Santa Clara, June 23, 2020) - Continued

## County of Santa Clara

### Department of Planning and Development

County Government Center, East Wing, 7th Floor  
70 West Hedding Street  
San Jose, CA 95110  
Phone: (408) 299-5700  
www.sccplandev.org



June 23, 2020

Attn: San Jose to Merced: Draft EIR/EIS California High-Speed Rail Authority  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113

To California High-Speed Rail Authority staff:

The County of Santa Clara Department of Planning and Development submits the following comments on the San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS:

#### Preferred Alternative

We concur with the High-Speed Rail Authority's (Authority) selection of Alternative 4 as the preferred alternative. This Alternative was recommended as the preferred alternative by the County Administration as described in the September 24, 2019 report to the Board of Supervisors (attached) and responds to previous feedback provided from the County Board of Supervisors to the High Speed Rail Authority to pursue alternatives that minimize impacts to rural communities and natural resources, associated with the other three rail alignment alternatives proposed. This alternative would have lesser overall impacts to agricultural and aesthetic/visual resources and rural communities than the other alternatives, due to its reduced physical project "footprint" as a result of being predominantly located within the existing UPRR Right of Way.

#### Aesthetics/Visual Quality

The Draft EIR/EIS concludes that Alternative 4 would have a less-than-significant impact in the Morgan Hill-San Martin Landscape Unit under California Environmental Quality Act (CEQA) because modifying the UPRR/Cal train railway to support blended HSR/Cal train operations at grade within and adjacent to baseline railway facilities would conform to the existing character of the area and would result in no change to the existing visual quality. Therefore, no mitigation was proposed. However, as the proposed alignment will transverse the community of San Martin and will widen and expand the width of the existing rail infrastructure with the installation of electrified overhead wires, it will substantially change the visual quality within this community. The County encourages the Authority to install landscaping and implement other visual buffering methods to minimize the visual impacts to the community of San Martin, also considering other impacts, such as noise, and inconveniences from construction activities.

Board of Supervisors: Mike Wasserman, Cindy Chavez, Dave Cortese, Susan Ellenberg, S. Joseph Simitian  
County Executive: Jeffrey V. Smith

1703-6201

#### Agricultural Resources

Although the Preferred Alternative would reduce permanent conversion of Important Farmland within Santa Clara County compared to the other alternatives, it would still convert a significant amount of farmland to a non-agricultural use, especially in the Pacheco Pass subsection. Under Mitigation Measure AG-MM#1, the Authority proposes to fund the California Farmland Conservancy Program's work to identify suitable agricultural land for mitigation of impacts and to fund the purchase of agricultural conservation easements from willing sellers.

1703-6201

The County is currently implementing a regional agricultural conservation easement purchasing program and preservation strategy inclusive of other voluntary financial incentives as outlined in the Santa Clara Valley Agricultural Plan ("Valley Ag Plan"), <https://www.sccgov.org/sites/dpd/OrdinancesCodes/Studies/Pages/CAPP.aspx> which was funded in part by the State Department of Conservation and Strategic Growth Council.

Under the Valley Ag Plan, which entailed extensive community outreach, mapping, and experimentation, the County has developed approaches to conserving agricultural lands that are tailored to the unique local circumstances and dynamism of our working landscapes. This includes the purchase of agricultural conservation easements and the implementation of other innovative agricultural preservation strategies, including an Agricultural Resilience Incentive Grant program. The County requests the Authority mitigate for agricultural impacts from High Speed Rail within the County and the Authority partner with the County to fund the purchase of agricultural conservation easements and other agricultural preservation programs as outlined under the Valley Ag Plan.

1703-6203

#### Land Use

Alternative 4 would install quad gates across East San Martin Street at Monterey Road. There is currently no designated pedestrian crossing of the UPRR tracks in San Martin, however this crossing is used by pedestrians because East San Martin Street is in the center of the community. The quad gates would discourage pedestrian crossings and represent a further division of the San Martin community. The County urges the Authority to consider design options for establishing an above- or below-grade pedestrian crossing, as well as funding Safe Routes to Schools projects. The Authority can also invest in improving pedestrian and bicycle facilities along San Marin Ave and Monterey Road to improve access to the San Martin station especially in consideration of other impacts, such as noise, and inconveniences from construction activities.

1703-6204

#### Noise

The Draft EIR/EIS identified a significant impact from permanent exposure of sensitive receptors to noise from train operations from all four alternatives. However, Alternative 4 (Preferred Alternative) would have the most moderate and severe impacts due to use of HSR train horns near at-grade crossings. The Department recognizes the effectiveness of mitigation measure NV-MM#4 (Support Potential Implementation of Quiet Zones by Local Jurisdictions), as it would assist in the establishment of horn-free Quiet Zones where there is support from the local community. As noted on page 3.4-6 of the Draft EIR/EIS, under the Locomotive Horn Rule (49 C.F.R. Part 222 & Part 229) the Federal Railroad Administration (FRA) allows public authorities to establish a quiet zone, which is a segment of a rail line, within which is situated one or a number of consecutive public road-rail



## Submission 1703 (Rob Eastwood, County of Santa Clara, June 23, 2020) - Continued

## County of Santa Clara

Roads and Airports Department  
Planning, Land Development and Survey

101 Skyport Drive  
San Jose, CA 95110-1302  
(408) 573-2460 FAX 441-0276



June 16, 2020

**SUBJECT: San Jose to Merced Project Section Draft Environmental Impact Report/ Environmental Impact Station (EIR/EIS)**

Dear California High Speed Authority,

The County of Santa Clara Roads and Airports Department (The County) appreciates the opportunity to review the San Jose to Merced Project Section Draft Environmental Impact Report/ Environmental Impact Station (EIR/EIS), and we submit the following comments:

1. With the fast growing of both commercial and residential developments in the San Martin/Morgan Hill/Gilroy areas, the need to connect communities on either side of the railroad tracks have become more difficult. The proposed project is a great candidate to provide these needed connections along the project corridor by grade-separating the trains at County and other intersections. Providing grade-separated connections would also provide a better quality of life for residents and safer environment especially for bicyclists and pedestrians crossing the train tracks.
2. The County recommends that the project install fiber optic for preemption related purposes and appropriate signal operation management. We recommend that fiber optic line should be connected to existing County fiber line at Capitol Expressway/Monterey Road along the rail line to South county border in Gilroy and connecting all signals in County's jurisdiction (E. Middle, San Martin, Church, Masten, Rucker, Buena Vista, Cohansey). The project should also install video cameras at all County crossings for train preemption and intersection operation monitoring.
3. The County recommends that the project provide pedestrian and bicycle over/undercrossing at existing trails crossing rail tracks, or at signalized intersections. We strongly believe that the current rail line is a barrier and divides the community. Without grade separation for pedestrians, bicyclists, and others needing to cross, these users are forced onto overly circuitous paths for many miles. We think that this project cannot further divide this community and needs to more appropriately incorporate opportunities to create pedestrian and bicycle under crossings at regular intervals. This promotes safety and prevents desire for people to illegally cross across the tracks.
4. The County suggests that the project produce the Traffic Impact Analysis (TIA) per the local Congestion Management Agency's (CMA) guidelines to include analysis at County intersections with either aerial or at-grade alignment. Analysis should also include, but not limited to, lane geometry at proposed signalized intersections, turning pocket lengths, queuing analysis, sight distance analysis, truck turning templates, Level-of-Service (LOS) analysis, etc.
5. The County reminds the project staff that at County maintained roads where TPF substations are proposed, and where there are any new proposed access roads, those facilities connecting to County roads need to follow the County Encroachment Permit Process and County Board of Supervisors' Approval Process led by the Roads and Airports Department.

Board of Supervisors: Mike Wasserman, Dave Cortese, Susan Ellenberg, S. Joseph Simitian, Cindy Chavez  
County Executive: Jeffrey V. Smith

1703-6204

crossings at which locomotive horns are not routinely sounded, provided sufficient safety measures are implemented at the crossing to prevent/minimize the potential for accidents to occur. Railroad authorities, including Cal train, CHSRA and railroad companies (such as UPRR) cannot establish quiet zones; only local cities and counties can establish them by applying to the FRA. Per Mitigation Measure NV-MM#4, HSR should assist local communities such as the County with this process through the installation of four-quad gates and channelization at all at-grade crossings that presently lack them, which would help the County implement Quiet Zones. Establishing Quiet Zones would eliminate train warning horns for all trains approaching at-grade highway and rail crossings under normal, nonemergency situations.

1703-6205

Under Alternative 4, one sensitive noise receptor was identified less than 23 feet from the nearest track; residents at that location would be initially startled by approaching trains traveling at up to 110 mph in areas where the receptors currently experience passing trains at up to 79 mph and this is considered significant because the onset noise rate would exceed the identified threshold for sudden onset noise. The Draft EIR/EIS states that mitigation to address this impact is identified in Section 3.4.9, CEQA Significance Conclusions, and that Section 3.4.7, Mitigation Measures, describes the mitigation in detail. However, it is not clear what specific mitigation measures would address this situation. The County requests clarification.

The County of Santa Clara Department of Planning and Development appreciates the opportunity to provide comments on the California High Speed Rail Project – San Jose to Merced Project Section Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement. If you have questions related to these comments, please contact Planning Manager Rob Eastwood at (408) 299-5792 or e-mail at <mailto:Rob.eastwood@pln.sccgov.org>.

Sincerely,

DocuSigned by:  
*Jacqueline R. Onciano*  
Jacqueline R. Onciano  
Director, Department of Planning and Development  
County of Santa Clara  
County Government Center, East Wing, 7<sup>th</sup> Floor

Attachment – September 24, 2019 Board of Supervisors Report

1703-6206

1703-6207

1703-6208

1703-6209

1703-6210

## Submission 1703 (Rob Eastwood, County of Santa Clara, June 23, 2020) - Continued

- 1703-6211 | 6. The County believes that the project provides advance pre-emption warning time requirement per LA-DOT methodology. Adequate advance preemption time should be provided such that active pedestrian calls should not be reduced or terminated before starting pre-emption cycle.
- 1703-6212 | 7. Please Provide details for any proposed pedestrian undercrossing/overcrossing.
- 1703-6213 | 8. The County wants to remind that all crossings within County areas need to be analyzed to make sure large vehicles (trucks) can safely cross rail crossings without bottoming out.
- 1703-6214 | 9. At southern Santa Clara County limit, the proposed realignment of SR 25 has not been determined at time of comments. The new SR 25 alignment should be confirmed in relation to HSR alignment when leaving San Benito County and entering Santa Clara County.

Thank you for coordinating with the County and Roads and Airports Department throughout this project. If you have any questions or concerns about these comments, please feel free to contact Ellen Talbo, County Transportation Planner, at 408-573-2482 or [ellen.talbo@rda.sccgov.org](mailto:ellen.talbo@rda.sccgov.org)

Thank you,  
DocuSigned by:  
  
Harry Freitas  
Director

### County of Santa Clara Parks and Recreation Department

298 Garden Hill Drive  
Los Gatos, California 95032-7669  
(408) 355-2200 FAX (408) 355-2290  
Reservations (408) 355-2201  
[www.parkhere.org](http://www.parkhere.org)



June 16, 2020

Attn: Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113

#### **SUBJECT: San Jose to Merced Project Section: Draft Environmental Impact Report/ Environmental Impact Statement**

The County of Santa Clara, Parks and Recreation Department (Department) submits the following comments in response to the California High-Speed Rail Authority (Authority)'s California High-Speed Rail Project – San Jose to Merced Project (Proposed Project) Section Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (Draft EIR/EIS). The Proposed Project is an electrified steel-wheel-on-steel-rail system capable of speeds up to 220 miles per hour (mph). The Draft EIR/EIS will enable the Authority to evaluate the potential impacts of the Proposed Project, select the preferred alignment, and define mitigation strategies to address any potentially significant adverse impacts.

1703-6215 |

The Department is responsible to provide, protect, and preserve regional parklands, including management of natural resources, protected species, and sensitive habitats. The Department is supportive of efforts to improve mass transit infrastructure throughout the region but is concerned that the Draft EIR/EIS does not adequately address potential impacts from the Proposed Project on owned or managed parklands and trails. The Department's concerns are focused upon potential impacts to regional parks resources including natural resources, trails, and other recreational facilities.

The Department participated in previous agency meetings held by the Authority and submitted several comment letters on the Proposed Project. Many of the concerns identified in previous comment letters remain unaddressed in the Draft EIR/DEIS. The Department is providing the following comments, related to impacts to recreation, open space, trails/transportation, and take of parklands, to be included in the Draft EIR/EIS and requesting further analysis for potentially significant adverse impacts.



Board of Supervisors: Mike Wasserman, Cindy Chavez, Dave Cortese, Susan Ellenberg, S.Joseph Simitian

County Executive: Jeffrey V. Smith

## Submission 1703 (Rob Eastwood, County of Santa Clara, June 23, 2020) - Continued

1703-6216	<p><b>Impacts to Department-Owned or Managed Lands</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>SCPK-1:</b> Section 3.15.5.1, Parks, Recreation, and Open Space Resources, of the Draft EIR/EIS identifies 44 parks, recreational facilities, and open space resources and four larger open space areas in more rural areas of Santa Clara County and Merced County. The Draft EIR/EIS incorrectly identifies areas within Santa Clara County under jurisdiction of the Department. The Draft EIR/EIS needs to correctly identify the areas as: Field Sports County Park, Tulare Hill County Park, and Coyote Creek Parkway County Park. Anderson Lake County Park is correctly identified.</li> </ul>	1703-6219	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anderson Lake County Park - open space, park;</li> <li>• Field Sports County Park – open space, park;</li> <li>• Coyote Creek Parkway County Park - open space, park;</li> <li>• Tulare Hill County Park - open space, park.</li> </ul>
1703-6217	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>SCPK-2:</b> The Draft EIR/EIS limits the analysis to information found in local and regional land plans and policies but did not consider Master Plans or Site Plans, which are adopted by the County Board of Supervisors. These land use plans contain detailed information and descriptions of County Parks, parkland and facilities, and have undergone environmental review. The Draft EIR/EIS needs to review the Coyote Creek Parkway County Park Integrated Natural Resources Management Plan and Master Plan and reevaluate the potential impacts of the Project on proposed recreation and natural resources enhancements in that plan.</li> </ul>	1703-6220	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>SCPK-4:</b> Federal and state laws provide protections for public parks, recreation areas, wildlife refuges, and open space resources to avoid loss or diminishment of these public resources. The Draft EIR/EIS (Figure 4-3 and sections 4.6.1.15 and 4.1.1.16) indicates that a de minimis determination would be sought for Coyote Creek Parkway County Park and Coyote Creek Trail. The Department does not concur with a de minimis determination.</li> </ul> <p>Coyote Creek Parkway County Park is a significant riparian corridor with riparian and upland habitats, known breeding and rearing habitat for steelhead and chinook salmon, and an active, thriving wildlife corridor. The High-Speed Rail Authority has not communicated or met with County Parks to discuss the applicability of a de minimis finding or how to preserve the features, attributes, and activities that make Coyote Creek Parkway County Park and Coyote Creek Trail a significant resource. Until such meetings occur and a public meeting to discuss 4(f) assessment a preliminary determination cannot be made.</p>
1703-6218	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>SCPK-3:</b> The Draft EIR/EIS classifies each Park, Recreation Facility, or Open Space resources using a single definition for “type” in Section 3.15. A single definition for the Department’s facilities is inaccurate based on the Santa Clara County General Plan. The Draft EIR/EIS defines Open Space as any open piece of land that is undeveloped and accessible to the public, while Parks is defined as publicly owned properties set aside for recreational use by the public and maintained in a natural or landscaped condition for recreational and ornamental purposes. The Santa Clara County General Plan, however, classifies parkland as open space and calls for environmental preservation. C-PR 4 further states that the public open space lands system should: (a.) preserve visually and environmentally significant open space resources; and (b.) provide for recreation activities compatible with the enjoyment and preservation of each site’s natural resources, with trail linkages to adjacent and nearby regional park lands.</li> </ul>	1703-6221	<p>The Draft EIR/EIS should omit the preliminary determination until Coyote Creek Parkway County Park is adequately assessed and until discussions with the Department and public hearings regarding the 4(f) assessments occur. If it is determined that there is no prudent and feasible alternative to using the land and that all possible planning to minimize harm to the Section 4(f) property resulting from the use has occurred and that there will be a permanent use (loss) of County parkland, or significant and permanent impacts to park resources, the Department will seek adequate compensation.</p>
1703-6219	<p>The Draft EIR/EIS needs to classify County parkland as both open space and park, in accordance with the General Plan and evaluate them based on both their environmental resources and recreational potential. The Draft EIR/EIS needs to analyze the natural resources in these open space areas and assess the Projects impacts to the habitats and natural resources they contain.</p> <p>The Draft EIR/EIS incorrectly categorizes the following County Parks and as a result the analysis and Project’s potential impacts is incomplete and inaccurate. Table 3.15-2 of the Draft EIR/EIS needs be updated to adequately define County Parks and parklands and correctly show the classification type for parks, recreation, and open space resources under the jurisdiction of the Department. The correct classification for the Draft EIR/EIS is:</p>	1703-6222	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>SCPK-5:</b> Table 3.2-24 <i>CEQA Significance Conclusions and Mitigation Measures for Transportation</i>: Impact TR#11 (page 3.2-114) discusses temporary impacts to existing bus, passenger and freight rail operations by Project-related construction, staging, and traffic. The Draft EIR/EIS identifies at least one staging area that will impact Coyote Creek Parkway County Park. The Draft EIR/EIS needs to discuss temporary and permanent impacts to parkland and recreation resulting from temporary staging areas at Coyote Creek Parkway County Park and any other parklands during construction. The Draft EIR/EIS must include a map with the proposed location of staging areas and project construction at Coyote Creek Parkway, as well as any other trails or parklands.</li> <li>• <b>SCPK-6:</b> Section 3.2 of the Draft EIR/EIS needs to identify the locations of any proposed staging areas and construction routes for the Project. The Draft EIR/EIS also needs to discuss permanent and temporary closures of existing access to parklands. The Department needs access for emergency response vehicles, ranger patrols, maintenance, concessionaires, lessees, and natural resource management. The Draft EIR/EIS needs to discuss how the Project will not restrict access within any easements, and if it does restrict use, how it will be mitigated.</li> </ul>



Board of Supervisors: Mike Wasserman, Cindy Chavez, Dave Cortese, Susan Ellenberg, S.Joseph Simitian

County Executive: Jeffrey V. Smith



Board of Supervisors: Mike Wasserman, Cindy Chavez, Dave Cortese, Susan Ellenberg, S.Joseph Simitian

County Executive: Jeffrey V. Smith

## Submission 1703 (Rob Eastwood, County of Santa Clara, June 23, 2020) - Continued

1703-6224	<p><u><b>Impacts to Trails under the Countywide Trails Plan</b></u></p> <p>The Department is charged with implementing and managing The Santa Clara County Countywide Trails Master Plan Update (Countywide Trails Plan) (1995), an Element of the County General Plan adopted by the County of Santa Clara Board of Supervisors on November 14, 1995. Major national, state, and regional trail routes identified in the Countywide Trails Master Plan, which provide both recreation and non-vehicular transportation, will be impacted by the Project. The regional trail routes include the Coyote Creek/Llagas Creek Trail, the Juan Bautista de Anza National Historic Trail, the Bay Area Ridge Trail, Benito-Clara Trail, and the Monterey-Yosemite State Trail.</p>	1703-6227	<ul style="list-style-type: none"><li>• <u><b>SCPK-10:</b></u> There are numerous permanent impacts to existing trails. To minimize or avoid impacts to existing travel modes, the Draft EIR/EIS identifies that technical memorandums will be prepared and submitted to the Authority. To avoid impacts to future recreation, the Draft EIR/EIS needs the same level of analysis for all planned and existing trails in the Countywide Trails Master Plan. In addition, the Department should review technical memorandums to ensure concurrence with local, State, and federal Guidelines and Regulations prior to acceptance by the Authority. All trail standards identified in the Countywide Trails Master Plan must be included in the technical memorandums for any impacts to trails.</li></ul>
	<ul style="list-style-type: none"><li>• <u><b>SCPK-7:</b></u> Implementation of the Countywide Trails Master Plan is a long-term process. Putting together numerous property acquisitions, easements, and agreements is a painstaking process that requires both perseverance and patience. The Department has been working for decades to assemble critical pieces for various regional, sub-regional, and connector trails identified in the Countywide Trails Master Plan, which has been approved and updated by the County Board of Supervisors several times. The Draft EIR/EIS does not consider impacts to future recreation because it does not provide any analysis on the planned trail routes in the Countywide Trails Master Plan. The Department and numerous other agencies and municipalities have devoted a significant amount of time and funding towards its implementation. Section 3.15 of the Draft EIR/EIS must analyze potential impacts on all existing and planned trail alignments identified in the Countywide Trails Master Plan.</li></ul>	1703-6229	<p><u><b>Impacts to Parkland Access</b></u></p> <p>The Draft EIR/EIS does not adequately assess impacts to habitat, natural resources, or wildlife species. The Draft EIR/EIS must fully assess impacts to these resources, in addition to recreational uses, and provide adequate mitigation measures for any permanent or temporary impacts to natural resources and recreation resources.</p>
1703-6225	<ul style="list-style-type: none"><li>• <u><b>SCPK-8:</b></u> The Draft EIR/EIS must add the Benito-Clara Trail and Juan Bautista de Anza Historic Trail in Table 3.15-2 and analyze potential impacts to the construction and use of the trails. The Benito-Clara Trail is a loop trail linking recreational resources in northern San Benito County with those in southern Santa Clara County and with the cities of Morgan Hill, Gilroy, Hollister, and San Juan Bautista. Based on the Proposed Project Site imprint, there will be several impacts to the Benito-Clara Trail related to its planned alignment and access, including a trail easement through Silveira Park (owned by the City of Morgan Hill).</li></ul>	1703-6230	<ul style="list-style-type: none"><li>• <u><b>SCPK-11:</b></u> Coyote Creek Parkway County Park is a linear park with few access points and no service roads. Park users and emergency vehicles access the park through the few access points that exist. Additionally, the Park contains no staging areas or parking lots. Park users park in the parking areas along the edge of the park adjacent to Monterey Road. Because of the limited access points and limited parking areas, any permanent or temporary use or loss of access points or parking areas would significantly impact and substantially impair the protected activities, features, and attributes that qualify the park under Section 4(f).</li></ul>
1703-6226	<ul style="list-style-type: none"><li>• <u><b>SCPK-9:</b></u> Table 3.15-2 of the Draft EIR/EIS must include the City of Campbell, the City of San Jose, and the Santa Clara Valley Water District as agencies with jurisdiction for the Los Gatos Creek Trail. The Los Gatos Creek Trail is an example of successful inter-jurisdictional cooperation between the cities of Los Gatos Campbell, and San Jose, the County of Santa Clara, and Valley Water. The trail traverses several jurisdictions and provides a continuous hiking and bicycling trail through parks and open space.</li></ul>	1703-6231	<p><u><b>Impacts to Public Utilities on Parklands</b></u></p> <p>Section 3.6 of the Draft EIR/EIS needs to identify any County-owned parkland or trails that are impacted by overhead utilities and easements, or any relocation of transmission lines, and include a discussion of how those will be impacted as a result of the Project.</p>



Board of Supervisors: Mike Wasserman, Cindy Chavez, Dave Cortese, Susan Ellenberg, S.Joseph Simitian

County Executive: Jeffrey V. Smith



Board of Supervisors: Mike Wasserman, Cindy Chavez, Dave Cortese, Susan Ellenberg, S.Joseph Simitian

County Executive: Jeffrey V. Smith



## Submission 1703 (Rob Eastwood, County of Santa Clara, June 23, 2020) - Continued

1703-6232

- **SCPK-12:** The Metcalf Energy Center is identified in the Draft EIR/EIS, however, it does not mention the impacts to nearby Field Sports County Park or PG&E easements within County parkland. The PG&E easement in Coyote Creek Parkway is a source of revenue for Santa Clara County Parks. The Draft EIR/EIS needs to evaluate the take of revenue for the Department. If the PG&E transmission lines need to be moved to Field Sports County Park, the Draft EIR/EIS must analyze that construction for impacts to the park and park access, including access roads, vegetation management, or reduced public use. An encroachment permit will be required if transmission lines need to be relocated.

1703-6233

- **SCPK-13:** Table 3.6-1 *Definition of Public Utilities and Energy Resource Study Areas*, describes how the Resource Study Area (RSA) for direct impacts from the project include the project footprint or across public utilities or energy infrastructures. The RSA for indirect impacts includes the area that would extend beyond the project footprint including impacts of utility relocations or use of non-HSR resources and facilities necessary for project construction and operation. The Draft EIR/EIS needs to also identify specifically what easements over County-owned parkland may be impacted as a result of the Project.

The County of Santa Clara Parks and Recreation Department appreciates the opportunity to provide comments on the California High Speed Rail Project – San Jose to Merced Project Section Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement. If you have questions related to these comments, please contact me at (408) 355-2200 or e-mail at [Don.Rocha@prk.sccgov.org](mailto:Don.Rocha@prk.sccgov.org).

Sincerely,

*Don Rocha*

Don Rocha, Director  
County of Santa Clara Parks and Recreation Department



Board of Supervisors: Mike Wasserman, Cindy Chavez, Dave Cortese, Susan Ellenberg, S. Joseph Simitian

County Executive: Jeffrey V. Smith



### County of Santa Clara Department of Planning and Development

98281 A

**DATE:** September 24, 2019

**TO:** Board of Supervisors

**FROM:** Jacqueline R. Onciano, Director, Dept. of Planning and Development

**SUBJECT:** High Speed Rail Report Back

#### RECOMMENDED ACTION

Held from September 10, 2019 (Item No. 80): Receive report from Administration relating to High Speed Rail and an analysis of the proposed fourth alternative for High Speed Rail alignment in Santa Clara County for conformance with Board of Supervisors recommendations. (Department of Planning and Development)

#### COMMITTEE RECOMMENDATIONS

The Housing, Land Use, Environment and Transportation Committee (HLUET) considered the item on May 30, 2017. The Committee forwarded a favorable recommendation to the Board regarding the Administration's recommendations on avoiding rail alignment through San Martin and minimizing conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan, while expressing concerns about an East Gilroy High Speed Rail station.

#### FISCAL IMPLICATIONS

There are no impacts to the County General Fund as a result of receiving this report. Proposed future work on the project would be funded by the High Speed Rail Authority (HSRA).

#### CONTRACT HISTORY

On November 15, 2016, the Board approved an agreement, managed by the Roads and Airports Department, with HSRA for \$150,000 to secure local consultants to provide technical assistance on HSRA's planning of the Central Valley to Silicon Valley segment of High Speed Rail (HSR).

#### REASONS FOR RECOMMENDATION

This report provides a report back to the Board regarding the proposed HSR project, and specifically, the identification of a preferred alignment for the HSR train through Santa Clara County. On November 15, 2016, the Board directed the Administration to provide reports to the Board at key milestones during the HSR planning process. On September 12, 2017, the

Board of Supervisors: Mike Wasserman, Cindy Chavez, Dave Cortese, Susan Ellenberg, S. Joseph Simitian  
County Executive: Jeffrey V. Smith

Page 1 of 9

## Submission 1703 (Rob Eastwood, County of Santa Clara, June 23, 2020) - Continued

Board received a report from the Administration regarding three high speed rail alignment alternatives for the San Jose to Merced section of the rail corridor within Santa Clara County. The report included constraints analysis of potential impacts of the three alignments on County resources. In receiving the report, the Board directed the Administration to provide the following recommendations to HSRA:

- Pursue design options and alignment alternatives that avoid alignment of the rail through rural unincorporated, agricultural land in Gilroy and Morgan Hill;
- Pursue design options and alignment alternatives that avoid alignment of the rail through central San Martin;
- Pursue design options and alignment alternatives that avoid the construction of a viaduct north of Coyote Valley;
- Pursue design options and alignment alternatives that avoid or minimize conflicts as identified in the County's constraints analysis and the Santa Clara Valley Habitat Plan as identified in the memo from the Habitat Agency Executive Director;
- Request to HSRA to consider such information in any and all decisions made; and
- Direct Administration to encourage HSRA to solicit input and feedback on proposed actions or decisions from all potentially affected stakeholders, including residents, and to incorporate their input as appropriate.

Since 2017, HSRA staff has developed a new, fourth alternative for the San Jose to Merced section of the HSR corridor in Santa Clara County. This new alternative predominantly locates the HSR line within the existing Union Pacific Railroad (UPRR) right of way between San Jose and Gilroy, proposing a blended HSR and Caltrain service for this section with reduced HSR train speeds. HSRA staff has identified this fourth alternative as the preferred alternative. On September 17, 2019, the HSRA Board is scheduled to meet in the County of Santa Clara Board Chambers to identify a preferred alternative for the San Jose to Merced section.

This report provides an analysis of the new, fourth alignment alternative and evaluates if the alternative reduces impacts on County resources in comparison to the three previous alternatives, and if the fourth alternative responds to the Board of Supervisors' recommendations.

Based on this analysis, the Administration has determined that the proposed fourth alternative for the San Jose to Merced section of HSR in Santa Clara County will have lesser impacts upon County resources in comparison with the other three alternatives. As such, this fourth alternative, which is the HSRA staff recommended preferred alternative, substantially responds to the Board's recommendations from the September 12, 2017 meeting.

### Planning for High Speed Rail in California

Initial planning for a California HSR project began in the early 1990s through Federal and State initiatives, culminating in the creation of the California HSRA in 1996. California

Board of Supervisors: Mike Wasserman, Cindy Chavez, Dave Cortese, Susan Ellenberg, S. Joseph Simitian  
County Executive: Jeffrey V. Smith  
Agenda Date: September 24, 2019

Page 2 of 9

voters approved Proposition 1A in 2008, authorizing bond funding for the HSR project. In 2015, construction of the HSR line began in the Central Valley on the section between Bakersfield and Merced.

In 2016, HSRA developed a new business plan that prioritized the construction and operation of an HSR train between the San Francisco Bay Area and the Central Valley as the first phase of High Speed Rail. The proposed San Jose to Merced section of the HSR line through Santa Clara County included three different alignment alternatives. In 2018, HSRA staff developed a fourth rail alternative for this section. The 2018 High Speed Rail Business Plan calls for opening the initial operating segment between San Jose and Bakersfield in 2027.

### San Jose to Merced—Alternative Rail Alignments

HSRA has proposed four possible rail alignment alternatives for the San Jose to Merced section of the rail line in Santa Clara County. These include three rail alternatives that were previously reviewed by the Board in 2017 and a new fourth alternative. These rail alternatives include four types of rail design, including location of the rail above ground on a raised platform (viaduct), placement of the rail line in a tunnel, placement of the rail line on an earthen embankment above grade, or operation of the rail line at grade.

As the HSR alignment for the San Jose to San Francisco section of the rail line is predominantly located within the existing Caltrain right of way, the Administration has focused on the different proposed alignments for the San Jose to Merced section of the rail line within the County, which predominantly traverses through rural unincorporated areas.

As it enters the southeastern portion of Santa Clara County and crosses through the Pacheco Pass/Highway 152 corridor, the proposed HSR alternatives would all predominantly be located within tunnels, with portions of the alignment located on a viaduct. The four alternatives differ in proposed alignment and design for the section beginning south of Gilroy and extending through San Martin and Morgan Hill into San Jose.

#### First Alternative

The First Alternative proposed by HSRA would locate an HSR station within downtown Gilroy. North of Gilroy, the alignment would travel in a viaduct (elevated above grade) along Monterey Road through central San Martin, but then traverse east of Highway 101, avoiding downtown Morgan Hill. The rail line would traverse back west of Highway 101 in Coyote Valley before continuing along Monterey Road north to San Jose.

#### Second Alternative

The Second Alternative also includes a new HSR station in downtown Gilroy. North of Gilroy, the alignment would travel on a grade separated earthen embankment along Monterey Road through central San Martin, downtown Morgan Hill, and then Coyote Valley north to San Jose.

#### Third Alternative

The Third Alternative proposed the construction of the Gilroy High Speed Rail station in an agricultural area east of Gilroy, identified as the "East Gilroy Station." North of Gilroy, the rail alignment would be the same as the first alternative, traveling in a viaduct (elevated

Board of Supervisors: Mike Wasserman, Cindy Chavez, Dave Cortese, Susan Ellenberg, S. Joseph Simitian  
County Executive: Jeffrey V. Smith  
Agenda Date: September 24, 2019

Page 3 of 9

## Submission 1703 (Rob Eastwood, County of Santa Clara, June 23, 2020) - Continued

above grade) along Monterey Road through central San Martin, but then traverse east of Highway 101, avoiding downtown Morgan Hill. The rail line would traverse back west of Highway 101 in Coyote Valley before continuing along Monterey Road north to San Jose.

The Board reviewed these three alternatives in September 2017.

### Fourth Alternative

The Fourth Rail Alternative is a new alignment proposed by HSRA staff in 2018. This alignment also includes a new HSR station in downtown Gilroy. North of Gilroy, the alignment would remain within the Union Pacific Railroad (UPRR) right of way, along Monterey Road, traversing through central San Martin, Morgan Hill, and Coyote Valley, north into San Jose. Under this proposal, HSR service would be provided as blended service with Caltrain between San Jose and Gilroy, with reduced train speeds of 110 miles per hour for this section. HSRA staff has identified this fourth alternative as the preferred alternative.

### **September 2017 Board of Supervisors Review**

In 2017, the Administration hired an environmental consultant to conduct a constraints analysis of the initial three proposed alternatives to evaluate the potential impacts of the alignments on County resources. Areas evaluated included potential impacts on parkland, traffic and circulation, County assets, agricultural resources, historic resources, heritage trees, noise and air quality, and community cohesiveness. The constraints analysis (please refer to Attachment A) disclosed that several of the proposed alternatives would have extensive and extreme impacts to these resource areas. These included identifying that the new East Gilroy HSR Station proposed under the Third Alternative would have extensive impacts to agricultural resources and create new urban growth within rural areas, in conflict with County General Plan policies. The constraints analysis also disclosed that all three alignments that traversed through central San Martin would have significant impacts upon the community cohesion of this rural community.

The Board reviewed the constraints analysis prepared by the Administration and made the recommendations displayed in the bulleted list at the top of this Reasons for Recommendation section. The Board directed the Administration to convey these recommendations to HSRA and to collaborate with the City of San Jose relating to final recommendations regarding planning of the HSR at the Diridon Station.

In August 2018, the Administration provided an off-agenda report back to the Board planning for an HSR station at Diridon Station (please refer to Attachment B).

### **Evaluation of the Fourth Alternative**

The Administration has conducted an analysis of the new fourth alternative, specifically to evaluate if the alternative is less impactful upon County resources and whether it responds to the September 12, 2017 Board recommendations.

Using GIS Analysis, staff within the Departments of Planning and Development, Parks and Recreation (Parks), and Roads and Airports, has evaluated the fourth alignment to compare it with the initial three alignments. In conducting this analysis, the departments have conducted

a constraints analysis evaluating the potential impacts of the fourth alternative upon County resources (please refer to Attachment C).

In comparison with the other three proposed alignments, the fourth alternative has lesser overall impacts on County resources. As the proposed fourth alternative is predominantly located within the existing UPRR right of way, its impact upon natural resources and upon rural communities, in comparison with the other three alternatives, is reduced. The physical project “footprint” of the fourth alternative is smaller than the other alternatives, encompassing 4,601 acres compared with Alternatives 1-3 that encompass 5,193 to 6,006 acres. Impacts on resources such as agricultural resources, historic resources, heritage trees, and parkland and traffic/circulation are also less under the fourth alternative.

Parks has concluded that while the fourth alternative may have potential impacts on County parkland, including parkland and park facility access, sensitive species and habitats, utility easements (i.e., potential loss of revenue), and connectivity to open space, the alignment will have less impact than Alternative 1 and 3 alignments, and similar impacts to the Alternative 2 alignment. The Roads and Airports Department has determined that the alignment will be less impactful upon the County roads and transportation system than the other three alignments, in terms of vehicle travel time and the number of permanent road closures. In the San Martin area, Alternative 4 would improve the existing Llagas Creek railroad bridge by widening it and improving its structural condition. Railroad gates and crossing signals would be improved from their existing condition at East Middle Avenue near Monterey Road.

HSRA staff analysis of the four alternatives discloses that the fourth alternative may result in greater noise impacts upon adjacent residents. This is due to the need for the HSR trains to use train horns at road intersections for safety requirements. HSRA is evaluating the potential to provide mitigation measures or alternatively the County or neighboring cities may designate “quiet zones” along the corridor to reduce the train noise.

Based on the results of this constraints analysis, the Administration has evaluated if the proposed fourth alternative responds to the Board recommendations from September 2017. These recommendations are listed in italics below, followed by staff analysis in standard text.

- *Pursue design options and alignment alternatives that avoid alignment of the rail through rural unincorporated, agricultural land in Gilroy and Morgan Hill;*

As the fourth alternative locates the HSR line within the existing UPRR right of way, there are fewer impacts upon rural unincorporated agricultural land in areas around Gilroy and Morgan Hill. As shown in the attached analysis, the fourth alternative will only potentially impact 319 acres of prime farmland, while alternatives 1-3 would impact approximately 489-752 acres of prime farmland. In addition, as the fourth alternative would locate the Gilroy High Speed Rail station within downtown Gilroy, it avoids impacts to farmland associated with the East Gilroy Station.

- *Pursue design options and alignment alternatives that avoid alignment of the rail through central San Martin;*

## Submission 1703 (Rob Eastwood, County of Santa Clara, June 23, 2020) - Continued

The proposed fourth alternative will use the existing UPRR right of way as it traverses the rural community of San Martin. Under this alignment, the HSR train would still be aligned to traverse through central San Martin along Monterey Road. However, as the proposed fourth alternative uses the UPRR right of way, it would be less impactful upon the San Martin community compared with the other three alternatives. Use of the UPRR right of way would predominantly avoid the acquisition of private property along the HSR alignment within central San Martin and minimize potential demolition of existing residential and commercial buildings. In addition, as the rail alignment will be at grade, consistent with the existing Caltrain alignment, it would not create the visual impacts associated with the embankment or viaduct alternatives. However, HSRA staff has disclosed that potential noise impacts under this alternative would be greater to adjacent residents due to the use of a train horn for safety needs.

Overall, the fourth alternative would reduce impacts to the central San Martin community in comparison with the other three alternatives.

- *Pursue design options and alignment alternatives that avoid the construction of a viaduct North of Coyote Valley;*

The fourth alternative entails construction of the HSR alignment at grade within the UPRR right of way north of Coyote Valley, leading into San Jose and San Jose Diridon station, avoiding the use of a viaduct.

- *Pursue design options and alignment alternatives that avoid or minimize conflicts as identified in the County's constraints analysis and the Santa Clara Valley Habitat Plan as identified in the memo from the Habitat Agency Executive Director;*

The Administration's analysis shows that the overall footprint of the HSR alignment will be reduced and have less impacts upon biological communities and natural resources in comparison with the other three alternatives. HSRA staff has identified several potential enhancements proposed along the HSR alignment to improve habitat corridor connectivity as it traverses southern Santa Clara County. The Habitat Agency Executive Director has verbally reported that HSRA staff is working with the Habitat Agency to install design features in the rail alignment to allow wildlife connectivity and to avoid impacts to sensitive habitat areas. The Administration has requested written feedback from the Habitat Agency, which has not been received by the time this report was completed. Any correspondence received from the Habitat Agency Executive Director will be forwarded to the Board.

- *Request to HSRA to consider such information in any and all decisions made; and, direct Administration to encourage HSRA to solicit input and feedback on proposed actions or decisions from all potentially affected stakeholders, including residents, and incorporate their input as appropriate.*

HSRA staff has conducted ongoing outreach within Santa Clara County and in the South County area regarding the proposed alignments and the proposed fourth alternative. This includes an outreach meeting with the San Martin Neighborhood Alliance in October 2018 and several Community Working Group meetings in Gilroy, Morgan Hill, and San Jose.

### **Summary**

Based on this analysis, the proposed fourth alternative for the San Jose to Merced section of HSR in Santa Clara County will have lesser impacts upon County resources compared with the other three alternatives. As such, this fourth alternative, which is HSRA staff recommended preferred alternative, substantially responds to the Board's recommendations provided at the September 12, 2017 hearing.

### **CHILD IMPACT**

The recommended action will have no impact on children and youth.

### **SENIOR IMPACT**

The recommended action will have no impact on seniors.

### **SUSTAINABILITY IMPLICATIONS**

The construction and operation of an HSR train in California is intended to have beneficial sustainability implications by reducing dependence upon automobile travel that predominantly uses fossil fuels (petroleum) and creates greenhouse gas emissions.

### **BACKGROUND**

#### **HSR in California**

The broad objectives of the HSR project is to provide high speed electrified rail service between Los Angeles and San Francisco in under three hours, with trains traveling over 200 miles per hour. The operation of an HSR train is intended to modernize California's transportation system, reduce dependence upon automobile travel, minimize environmental impacts and reduce greenhouse gas emissions.

Initial planning for a California HSR project began in the early 1990s through Federal and State initiatives, culminating in the creation of the California HSRA in 1996. The first Business Plan for the HSR project was released in 2000, identifying a HSR alignment between the San Francisco Bay Area and Southern California. Funding for the HSR project has been approved by both the California Legislature and by the voters of California through a series of actions since 2000, including Proposition 1A in 2008, a voter-authorized bond measure.

Initial alignment planning for sections of the HSR project through Santa Clara County began in 2009 with a series of community workshops and engagement between HSRA staff and local agency staff, including the County of Santa Clara. A program-level Environmental Impact Report was published in 2010 that evaluated the environmental impacts of the HSR segments within Santa Clara County at a broad, programmatic level within the context of a larger Bay Area to Central Valley segment. Active planning of the HSR alignments through



## Submission 1703 (Rob Eastwood, County of Santa Clara, June 23, 2020) - Continued

Santa Clara County ceased in 2012, as HSRA focused on the Central Valley and Southern California segments.

With the release of its 2016 Business Plan, the HSRA redirected its attention to alignment planning in the San Francisco Bay Area, as the Business Plan prioritized the initial construction of an operation segment of HSR between Silicon Valley and the Central Valley by 2025.

As part of this renewed alignment planning effort, HSRA staff began contracting with local cities and counties along the HSR alignment to request technical assistance from local staff and consultants. On November 15, 2016, the Board approved an agreement with HSRA in an amount of up to \$150,000 for these technical services.

The Board also directed at County staff at the November 15, 2016 meeting to return the HSR project to the Board during critical milestones in the HSR planning process, to allow the Board to review and provide feedback to the HSRA regarding design and alignments in Santa Clara County.

At the September 12, 2017 meeting, the Board directed County staff to forward to HSRA the various recommendations outlined in the Reasons for Recommendation section of this report, and to provide a report back to the Board with the results of those recommendations.

In August 2018, the Administration provided an off-agenda report back to the Board planning for an HSR station at Diridon Station.

### **CONSEQUENCES OF NEGATIVE ACTION**

The Board would not receive the report and analysis and the Administration would revise the report back based on direction from the Board.

### **STEPS FOLLOWING APPROVAL**

The Clerk of the Board is requested to notify Rob Eastwood in the Department of Planning and Development. The Director of the Department will, in turn, send correspondence summarizing the Board action to HSRA.

### **LINKS:**

- Created: 86818 : 86818
- Created: 83845 : 83845

### **ATTACHMENTS:**

- Attachment A - HSR Alignment Alternatives Constraints Analysis 2017 (PDF)
- Attachment B - August 2018 off agenda report high speed rail (PDF)
- Attachment C - Comparison of Alternative 4 with other three alternatives (PDF)
- Map of Project Footprint \_Alternative 4 compared with other three alternatives (PDF)
- High Speed Rail San Jose to Merced Fact Sheet \_Summer 2019 (PDF)
- High Speed Rail July 2019 Gilroy-Los Banos outreach powerpoint (PDF)
- California High Speed Rail Presentation (PDF)

### **HISTORY:**

09/10/19

Board of Supervisors

HELD

Next: 09/24/19

## Response to Submission 1703 (Rob Eastwood, County of Santa Clara, June 23, 2020)

### 1703-621

The Authority appreciates your comments on the Draft EIR/EIS. In subsequent individual comments, the County of Santa Clara Departments of Planning and Development, Roads and Airports, and Parks and Recreation provided specific detailed comments. Each of these specific comments is addressed below.

### 1703-622

The comment requested design enhancements to minimize impacts on the rural community of San Martin. In addition, the comment requests that preservation of Important Farmland invest in preservation and actions implemented under Santa Clara County's Santa Clara Valley Agricultural Plan (County of Santa Clara 2018, as cited in Section 3.14, Agricultural Farmland, of the Draft EIR/EIS).

Please refer to Chapter 2, subsection 2.6.2.2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS for a description of the project elements that would be constructed under each project alternative within San Martin. Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS concludes that there would be no significant impacts associated with the temporary or permanent disruptions or division of in San Martin; therefore, no community-specific mitigation or other enhancements are proposed within San Martin. All project alternatives would follow the existing transportation corridor through the community of San Martin, and there would be no physical division of an established community. Commercial uses in San Martin are primarily west of the alignment, with rural residential uses concentrated east of the alignment. While construction of the project would temporarily change existing circulation and access patterns to San Martin neighborhoods, businesses, and community and public facilities, continued access to these areas would be maintained during construction through application of the CTP. Existing circulation and access patterns to San Martin neighborhoods, businesses, and community and public facilities would be maintained by viaducts under Alternatives 1 and 3 or grade separations under Alternative 2.

The Authority has adopted mitigation measure AG-MM#1, under which the Authority has entered into an agreement with the Department of Conservation California Farmland Conservancy Program. The Authority would fund the California Farmland Conservancy Program's work to identify suitable agricultural land for mitigation of impacts and to fund the purchase of agricultural conservation easements from willing sellers in the same agricultural regions where the impacts would occur. The Authority would engage with willing sellers, including those who own lands protected by the Santa Clara Valley Agricultural Plan (County of Santa Clara 2018, as cited in Section 3.14 of the Draft EIR/EIS).

## Response to Submission 1703 (Rob Eastwood, County of Santa Clara, June 23, 2020) - Continued

### 1703-6199

The comment concurs with the Authority's selection of Alternative 4 as the Preferred Alternative. Chapter 8, Preferred Alternative, of the Draft EIR/EIS identifies Alternative 4 as the Preferred Alternative based on a balanced consideration of the environmental information presented in the Draft EIR/EIS in the context of project purpose and need; project objectives; CEQA, NEPA, and Section 404(b)(1) of the Clean Water Act requirements; local and regional land use plans; community and stakeholder preferences; and costs. Section 8.4.1, Review of Alternative Key Differentiators by Subsection, of the Draft EIR/EIS describes the key community and environmental factors that differentiate the alternatives within each subsection of the project.

### 1703-6200

The CEQA conclusion for all four alternatives for Impact AVQ#9 is less than significant. As described in the analysis, visual quality would decrease from moderate to moderately low for Alternatives 1, 2, and 3 for different reasons. Under Alternative 4, which is the Preferred Alternative, modification of the UPRR/Caltrain right-of-way would conform to the existing character of the area and would result in no change to the existing visual quality for Impact AVQ#9. While no mitigation is necessary or proposed, AVQ-IAMF#1 states that the Authority seeks to balance providing a consistent, project-wide aesthetic with the local context for the numerous HSR non-station structures across the state. Examples of aesthetic options would be provided to local jurisdictions that could be applied to non-standard structures in the HSR system.

### 1703-6201

Refer to responses to submission SJM-1703, comment 622. The comment requests *that preservation of Important Farmland invest in preservation and actions implemented under Santa Clara County's Santa Clara Valley Agricultural Plan (County of Santa Clara 2018, as cited in Section 3.14, Agricultural Farmland, of the Draft EIR/EIS).*

The Authority has adopted mitigation measure AG-MM#1, under which the Authority has entered into an agreement with the Department of Conservation California Farmland Conservancy Program. The Authority would fund the California Farmland Conservancy Program's work to identify suitable agricultural land for mitigation of impacts and to fund the purchase of agricultural conservation easements from willing sellers in the same agricultural regions where the impacts would occur. The Authority would engage with willing sellers, including those who own lands protected by the Santa Clara Valley Agricultural Plan (County of Santa Clara 2018, as cited in Section 3.14 of the Draft EIR/EIS).

## Response to Submission 1703 (Rob Eastwood, County of Santa Clara, June 23, 2020) - Continued

### 1703-6203

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations, SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

Refer to Standard Response: SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety. The HSR project would modify and improve all at-grade crossings within the corridor. Of the 30 existing at-grade crossings, there would be improvements at 29 crossings, and 1 at-grade crossing (7th Street in Gilroy) would be closed. These improvements would include the installation of four-quadrant gates at the 29 at-grade crossings, covering all lanes of travel with new train detection and control equipment and median separators to channelize and regulate paths of travel. Four-quadrant gates would entail gate mechanisms on both sides of the tracks for both directions of automotive traffic. The exit gates blocking the road leading away from the tracks in this application would be equipped with a delay, beginning the descent to their horizontal position several seconds after the entrance gates, to avoid trapping roadway vehicles on the crossing. Four-quadrant gates are safer than two-quadrant gates because they prevent drivers from illegally driving their vehicles around lowered gates to try to beat a train. The new at-grade crossing control and traffic preemption equipment would be designed to minimize the total period of gate-down time at crossings, while satisfying mandatory requirements and providing for safe warning and clearance intervals. The existing grade crossings with no barriers would need to be upgraded as the increase in line speed makes it mandatory for crossings to have barriers and warnings of approaching trains. The crossings with barriers must be modified as the existing positioning of the trackside equipment triggering the closure of the barriers would not account for the increased line speeds and longer train lengths of HSR trains. The addition of a four-quadrant gate system was indicated in one study as providing a reduction of the likelihood of a collision by 82 percent compared to at-grade crossings with only two-quadrant gates (Cooper and Ragland 2012).

Regarding potential division of communities, this potential impact is analyzed in Section 3.12, Socioeconomics and Communities, under Impact SOCIO#1, SOCIO#2, and SOCIO#3 with respect to both construction and operations, and for the reasons cited therein, no significant impacts are identified. Specifically, the addition of four quadrant gates at existing at-grade crossings as a safety measure does not divide the community, it protects individuals crossing the tracks by limiting crossing when trains are crossing.

### 1703-6203

After the train transits, the gates are open, and there are no limits between different parts of the tracks. There will be some temporary delay, but this is not a physical separation of one part of the community from another.

Based on the safety improvements included in the project (as discussed above, the project would meet all state and federal safety requirements concerning at-grade crossings, and the EIR/EIS concludes that safety impacts would be less than significant. As a result, additional measures suggested in the comment (such as grade-separated pedestrian crossings, investment in Safe Routes to Schools, and improved access to the San Martin Station) are not identified as required mitigation to address safety impacts of the project.

### 1703-6204

The County's perspective on quiet zones is noted. NV-MM#4 states that the Authority would assist with the preparation of technical analysis and provide input for the Quiet Zone application, which local communities could then use as part of their application to FRA to establish quiet zones. The Authority would work with interested communities on these applications.



## Response to Submission 1703 (Rob Eastwood, County of Santa Clara, June 23, 2020) - Continued

### **1703-6205**

Impact NV#5 discusses the impact of human annoyance from rapid onset noise from passing HSR trains. Figure 3.4-6 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS shows how these impacts are calculated. The area where the startle effect could occur is within the HSR right-of-way for Alternatives 1, 2, and 3, which would be fenced off from public access; therefore, startle of adjacent sensitive receptors would not occur. Under Alternative 4, between Scott Boulevard and Gilroy where there is blended service, most areas (outside of stations and at-grade crossings) would be more than 23 feet from the outermost track. Table 3.4-33 in Section 3.4 of the Draft EIR/EIS identifies NV-MM#3 and NV-MM#7 to address the impact under Alternative 4. These mitigation measures are described in more detail in Section 3.4.7, Mitigation Measures, of the Draft EIR/EIS. At the referenced location, there is a proposed noise barrier in both the scenario with and without quiet zones per Mitigation Measure N&V MM#3. As discussed in Section 3.4.7, if the noise barrier must meet all the mitigation guidelines. If it does not, then installing building sound insulation per N&V MM#3 would be another option to reduce noise levels at this location, which could also address this impact.

### **1703-6206**

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

Refer to Standard Response: SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations. The comment stated that the Authority should provide grade-separations as a part of the preferred project, Alternative 4, or include grade separations as mitigation in order to avoid or reduce project effects on at-grade crossing vehicle, bicycle, and pedestrian crossing safety; delays to emergency response times; traffic; and noise. Regarding at-grade crossings, the EIR/EIS does not identify a need for mitigation for at-grade crossing safety impacts, describes that emergency vehicle response time impacts can generally be mitigated without grade separations while noting that alternative funding arrangements can be made that might support other grade-separation projects, and does not include grade separations as a potential traffic or noise mitigation option.

### **1703-6207**

Section 2.4.9, Signaling and Train-Control Elements, of the Draft EIR/EIS describes the proposed signaling and video camera (CCTV) facilities. A computer-based, enhanced ATC system would control the trains. The enhanced ATC system would comply with the FRA-mandated PTC requirements, including safe separation of trains, over-speed prevention, and work zone protection. This system would use a wireless-based communications network that would include a fiber optical backbone and communications towers at intervals of approximately 1.5 to 3 miles, depending on the terrain and selected radio frequency. Signaling and train control elements within the right-of-way would include 10- by 8-foot communications shelters or signal huts/bungalows that house signal relay components and microprocessor components, cabling to the field hardware and track, signals, and switch machines on the track. Communications radio towers in these facilities would use a 6- to 8-foot-diameter 100-foot-tall pole. The communications facilities would be sited in the vicinity of track switches and would be grouped with other traction power, maintenance, station, and similar HSR facilities where possible. Where communications towers cannot be co-located with TPSSs or other HSR facilities, the communications facilities would be sited near the HSR corridor in a fenced area approximately 20 by 15 feet. ATC and standalone radio sites would not be staffed. Lighting would incorporate motion sensors, height limits, shielding, and downward-facing orientation where feasible while still meeting safety, security, and operational criteria. Fencing around signaling and train control facilities may be screened. Lighting would be used with CCTVs. In spaces where lighting is inappropriate due to environmental impacts, infrared receptors with infrared cameras or other appropriate technologies may be used.

## Response to Submission 1703 (Rob Eastwood, County of Santa Clara, June 23, 2020) - Continued

### **1703-6208**

Impact SOCIO#2 assesses the project's impact on community cohesion. The Draft EIR/EIS finds that the impact would be less than significant under CEQA because HSR infrastructure would not physically divide established communities. Rail infrastructure would primarily occur within an existing transportation corridor. Access to neighborhoods and community and public facilities would be restored with road realignments and grade separations. Closed roads would require some changed travel patterns. The project would not result in the provision of new or physically altered government facilities. Therefore, CEQA does not require mitigation.

### **1703-6209**

The comment noted that the Draft EIR/EIS should use the local Congestion Management Agency's guidelines to produce the necessary Traffic Impact Analysis. Please refer to Draft EIR/EIS Sections 3.2.4.4, Method for Evaluating Impacts under NEPA, and 3.2.4.5, Method for Determining Significance under CEQA, for a description of the methods and impact criteria incorporated within the transportation assessment. As Lead Agency, the Authority developed the methodology and significance criteria used within the assessment in accordance with CEQA and NEPA guidelines. The comment also noted that the Draft EIR/EIS should include analysis of lane geometry, turning pocket lengths, queuing, sight distance, truck turning templates, and level of service at proposed signalized intersections. Please refer to Section 3.2.6.2, Roadways, Freeways, and Intersections (Vehicle Circulation), of the Draft EIR/EIS for a detailed discussion of NEPA effects at all study intersections. Please refer to Appendix 3.2-A, Transportation Data on Roadways, Freeways, and Intersections (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), Tables 8 through 16 for additional details regarding the analysis conducted at all study intersections. The Draft EIR/EIS evaluated levels of service, turning pockets, queues, and other aspects of design and performance at all proposed signalized intersections. Please refer to Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, for drawings of the roadways and intersections affected by project design. All project construction would be conducted in accordance with engineering design standards for sight distance and truck turning templates.

### **1703-6210**

The comment is noted and does not raise any issue with any of the conclusions of the Draft EIR/EIS. The comment notes that the project would need to follow the County's permit and approval process when modifying or accessing County roadway facilities. When modifying or accessing County-owned or maintained roadways, the project would follow all appropriate and applicable approval processes.

### **1703-6211**

The comment is noted and does not raise any issue with any of the conclusions of the Draft EIR/EIS. California MUTCD-compliant advance railroad preemption with gate-down detection circuit, supervised circuit, advance pedestrian clearance phase, and pre-signals would be provided as part of the project, with specific details developed as part of detailed design post-ROD. The intersection analysis presented in Draft EIR/EIS Appendix 3.2-A, Transportation Data on Roadways, Freeways, and Intersections (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), Tables 8 through 16 includes the presence of advance railroad preemption as part of the at-grade crossing and intersection level of service analyses.

### **1703-6212**

Please refer to Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, of the Draft EIR/EIS for design details of all proposed pedestrian undercrossings and overcrossings.

### **1703-6213**

Please refer to Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, of the Draft EIR/EIS for design details, including plans and profiles at railroad at-grade crossings. Vertical crossing design would be done in a manner consistent with engineering design standards to ensure that large vehicles can cross.

## Response to Submission 1703 (Rob Eastwood, County of Santa Clara, June 23, 2020) - Continued

### **1703-6214**

The comment noted that the HSR alignment should be confirmed with the potential future realignment of SR 25 when that alignment is selected. Please refer to Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, of the Draft EIR/EIS for design details for the project alternatives. As detailed in Volume 3, the HSR alternative alignments do not conflict with the current alignment of SR 25. If an alternative future alignment of SR 25 is developed and selected, that alignment should be coordinated and cross-referenced with the HSR alternatives.

### **1703-6215**

Specific comments in this summary statement are addressed in responses to submission SJM-1703, comments 6216—6233.

### **1703-6216**

In the Final EIR/EIS, identification of Field Sports County Park, Tulare Hill County Park, and Coyote Creek Parkway County Park have been revised to include “county” in their name. This occurs in the Executive Summary, Section 3.14, Agricultural Farmland, Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space, and in Chapter 4, 4(f)/6(f) Evaluation.

### **1703-6217**

The comment states that the analysis in the Draft EIR/EIS did not consider master plans or site plans. Analysts reviewed the Santa Clara County Countywide Trails Master Plan, as well as the Coyote Creek Parkway County Park Master Plan as part of their assessment of the existing environment and the project’s environmental consequences. Chapter 4, 4(f)/6(f) Evaluation, of the Draft EIR/EIS discusses the Integrated Natural Resources Management Plan and Master Plan (Section 4.6.1.17, Coyote Creek Parkway County Park Use Assessment (Resource #29)). Please also refer to Appendix 2-J, Regional and Local Plans and Policies (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), which indicates the plan was reviewed for this analysis.

### **1703-6218**

The comment states that a single classification of type is inaccurate for the County’s open space and park facilities. Revisions have been made in Table 3.15-2 in Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space, of the Final EIR/EIS to correct the type designations. The Draft EIR/EIS analyzed both open space and recreational opportunities for all classifications. The single classification in the Draft EIR/EIS does not affect the analysis or change the conclusions of the analysis. Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS discusses conservation areas. Potential impacts on these areas are described in Section 3.7.7.8, Conservation Areas, of the Draft EIR/EIS. Specifically, with regard to environmental resources within parks and recreational areas, impacts to Coyote Creek Parkway County Park are addressed in Impact BIO#42, Impact BIO#49, Impact BIO#51, Impact BIO#53, and Impact BIO#54.

### **1703-6219**

The comment states that the Draft EIR/EIS incorrectly categorizes several County parks and asserts that, as a result, the analysis and the project’s potential impacts are incomplete and inaccurate. Revisions have been made to Table 3.15-2 in Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space, in the Final EIR/EIS as requested in the comment. The single classification in the Draft EIR/EIS does not affect the analysis or change the conclusions of the analysis. See also response to comment 6218.

## Response to Submission 1703 (Rob Eastwood, County of Santa Clara, June 23, 2020) - Continued

### 1703-6220

The comment states that the County does not concur with a de minimis determination for the Coyote Creek Parkway County Park and Coyote Creek Trail and that consultation meetings and public hearings must be held before a determination can be made. In addition, the comment states that Coyote Creek Parkway County Park is a significant riparian corridor.

#### **Coyote Creek Parkway County Park**

Section 4.6.1.17, Coyote Creek Parkway County Park Use Assessment (Resource #29) states that project alternatives would leave most of the park intact and contiguous for continued use of the park during construction and operation, because the areas of permanent incorporation would be around the edges and periphery of the parkway and would not affect any of the primary areas of the parkway that people use. Figures 4-34 through 4-39 show the affected areas for each alternative. The temporary and permanent uses of Coyote Creek Parkway County Park are alongside Monterey Highway, within utility easements, adjacent to interior roadways, and are for wildlife crossings. These uses are consistent with de minimis findings for use of a Section 4(f) property. In two areas, North of Metcalf Road and at Blanchard Road, Alternatives 1-3 would use a strip of land adjacent to Monterey Highway; Alternative 4 has no use north of Metcalf Road and at Blanchard. South of Metcalf Road, Alternatives 1-3 would use existing utility easements that occur across Monterey Highway into the Metcalf Energy Center temporarily; there is no use by Alternative 4. Alternative 2 would temporarily use the north touchdown of the Bailey Avenue overcrossing. In two areas, between Bailey Avenue and Tom's Trail and at Laguna Avenue, Alternatives 2 and 4 would use park property for wildlife crossings. These areas were identified in consultation with the California Department of Fish and Wildlife as the most viable areas for wildlife crossings.

Accordingly, this permanent use would not be of a severity that the protected activities, features, or attributes that qualify the park for protection under Section 4(f) would be substantially impaired.

#### **Coyote Creek Trail**

Section 4.6.1.18, Coyote Creek Trail Use Assessment (Resource #30) states that Coyote Creek Trail would be realigned under Alternatives 1 and 3 prior to construction along some sections between Forsum Road and Metcalf Road; the trail would be replaced

### 1703-6220

under Alternative 2 with a multiuse shared path between Forsum Road and Metcalf Road. This would allow the entire trail to remain usable during project construction and operations; and a de minimis for Alternatives 1-3 would apply. No use would occur from Alternative 4 as no land from Coyote Creek Trail would be permanently incorporated into the project under Alternative 4 and no land would be temporarily required during construction. Access to the area would not be affected by construction or operation of Alternative 4.

#### **Consultation**

Section 4(f) requires that "public notice and an opportunity for public review and comment concerning the effects on the protected activities, features, or attributes of the property must be provided. This requirement can be satisfied in conjunction with other public involvement procedures, such as a comment period provided on a NEPA document." Publication of the EIR/EIS and public review of the EIR/EIS from April through June 2020 satisfies this requirement for public review and comment. No further public review and comment is required. The Authority would continue to consult with local jurisdictions during the final design phase post-ROD.

#### **Biological Resource Evaluation**

With regard to Coyote Creek as a "significant riparian corridor with riparian and upland habitats, known breeding and rearing habitat for steelhead and chinook salmon, and an active, thriving wildlife corridor," Coyote Creek is discussed throughout the Biological and Aquatic Resources section of this EIR/EIS. Impacts to Coyote Creek are addressed in Impact BIO#42, Impact BIO#49, Impact BIO#51, Impact BIO#53, and Impact BIO#54. Mitigation measures have been identified to address the impacts on biological resources within Coyote Creek Parkway County /Park and Coyote Creek Trail.



## Response to Submission 1703 (Rob Eastwood, County of Santa Clara, June 23, 2020) - Continued

### 1703-6221

Please see response to submission SJM-1703, comment 6220. All four project alternatives would require permanent use of land from the Coyote Creek Parkway County Park. In total, Alternatives 1 and 3 would result in the permanent use of 2.42 acres of the parkway (0.17 percent of the total area of the parkway). Alternative 2 would require the permanent use of 3.34 acres of the parkway (0.24 percent of the total area of the parkway). Alternative 4 would require the least amount of permanent use, 0.31 acre (0.02 percent of the total area of the parkway). The permanent use of 0.31 acre in Alternative 4 is for a wildlife crossing under Monterey Road. This location was developed after consultation with California Department of Fish and Wildlife, and it was decided that this narrow linear land would be the most appropriate location for the wildlife crossing as it is a part of the natural habitat and would be most likely to be used by wildlife. In addition, LU-IAMF#3 provides for the restoration of land used temporarily during construction. As identified above, Alternative 4 would require the least amount of temporary use during construction at 3.52 acres. Impacts on Coyote Creek Parkway are illustrated on Figure 4-33 through Figure 4-38 in Chapter 4, 4(f)/6(f) Evaluation, of the Final EIR/EIS. The Least Harm analysis is contained in Section 4.9.1 which concludes that Alternative 4 is the least harm alternative.

### 1703-6222

The comment states that at least one staging area would impact Coyote Creek Parkway County Park. Temporary and permanent impacts on parkland and recreation are described in Chapter 4, Section 4(f)/6(f) Evaluation, as well as in Table 3.15-2 of Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space, of the Draft EIR/EIS. Prior to any ground-disturbing activities at the park, the contractor would prepare a restoration plan addressing specific actions, sequence of implementation, parties responsible for implementation, and successful achievement of restoration for temporary impacts, such as replanting trees and vegetation that would be removed (LU-IAMF#3). Before beginning construction use of land, the contractor would submit the restoration plan to the Authority for review and obtain Authority approval. The exact location of the construction staging area has not yet been identified and would be determined during the final design phase post-ROD.

### 1703-6223

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-2: Construction Traffic and Parking Management Details.

Refer to Standard Response: SJM-Response-TR-2: Construction Traffic and Parking Management Details for a discussion of staging areas and construction routes. Table 3.2-14 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS provides a list of all roadway closures and modifications necessary to implement the project alternatives. Where roadway closures are necessary, alternative means of access would be provided. Implementation of the project alternatives would not eliminate access to any existing parkland within the project extent.

## Response to Submission 1703 (Rob Eastwood, County of Santa Clara, June 23, 2020) - Continued

### 1703-6224

The comment states that the Draft EIR/EIS failed to consider impacts on future recreation because it does not provide any analysis on the planned trail routes in the Countywide Trails Master Plan. Section 3.15.1.1. defines parks, recreation and open space areas as those that are publicly owned and publicly accessible. Further section 3.15.5 of the EIR/EIS states that the analysis describes planned parks, recreational facilities, open space, and school district play areas that would be built by the time the project is under construction. On-street bicycle routes, unless identified as recreational facilities by the entity with jurisdiction, are not included in the analysis of parks, recreation, open space, and school district play areas because they are considered transportation facilities and are discussed in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS. Review the analysis in other EIR/EIS sections—specifically Sections 3.2, Transportation; 3.3, Air Quality and Greenhouse Gases; 3.4, Noise and Vibration; 3.7 Biological and Aquatic Resources; 3.11, Safety and Security; 3.12, Socioeconomics and Communities; and 3.16, Aesthetics and Visual Quality; and Chapter 4, Section 4(f)/6(f) Evaluation—to determine if there would be any indirect impacts on parks, recreational facilities, open space, or school district play areas as a result of project construction. Santa Clara County Parks and Recreation published an “Alignment Status” August 18, 2015 (County of Santa Clara 2015a); this Existing and Proposed Regional Trails and Connections provides an updated map to the 1995 Countywide Trails Master Plan Update. The proposed and planned trail routes in the Santa Clara County Countywide Trails Master Plan Update are noted as not necessarily specific alignments and “should be used as a planning tool”. The Master Plan trails map states: “Proposed trail routes indicated shall not be considered specific trail alignments; each alignment shall be obtained and developed pursuant to the trail implementation recommendations set forth in Santa Clara County Plan. Trail easements may only be requested along routes as are generally shown on the map ... This map is not a trail guide. This map is a planning tool. Many of the routes or staging areas identified on the Map are simply proposed and not open to the public for any purpose. This map does not convey any rights to the public to use any trail routes shown on this drawing; nor does this map exempt any person from trespassing charges.” The Santa Clara County Parks 2018 Strategic Plan only identifies one park, Coyote Creek Parkway County Park, that would be within the EIR/EIS study area and analysis (Santa Clara County Parks 2018). The Strategic Plan indicates that the planned improvements to Coyote Creek Parkway County Park are only funded at 15% for the Fiscal Year 2026-2027. Therefore, this small

### 1703-6224

amount of future funding does not guarantee that the project would proceed and it would be speculative to include these improvements in the EIR/EIS analysis. As noted in the Countywide Trails Prioritization and Gaps Analysis (County of Santa Clara 2015b), additional trails of countywide significance have been identified and planned since the CWTMP was last updated in 1995. These additions will be considered for incorporation into the CWTMP during the next update to the CWTMP, which is anticipated to occur as part of a future update to the Parks and Recreation Element of the County General Plan. Further, the majority of remaining miles of the countywide trails network are located within the unincorporated portions of the county, and County Parks is one of the primary agencies responsible for implementing these trails. Much of the off-street trail network in the unincorporated areas is located on private property, and trail development is a long-term process that hinges on property acquisition from willing landowners. Second, very few of the trails that are within the street right-of-way, including on-street bicycle routes and both on-street bicycle routes with parallel trail, have been implemented throughout the County. The regional trail routes identified in the comment have been addressed in the EIR/EIS as follows: Bay Area Ridge Trail near the project area is coterminous with Coyote Creek/Llagas Creek Trail along the Coyote Creek Parkway County Park and is identified as Coyote Creek Trail Monterey-Yosemite State Trail near the project area is coterminous with Los Gatos Creek Trail and is identified as Los Gatos Creek Trail.

## Response to Submission 1703 (Rob Eastwood, County of Santa Clara, June 23, 2020) - Continued

### 1703-6225

Benito-Clara Trail is not within the RSA and therefore is not identified or evaluated in the EIR/EIS. The existing Juan Bautista de Anza National Historic Trail near the project area is mostly coterminous with Coyote Creek/Llagas Creek Trail along the Coyote Creek Parkway County Park and is identified as Coyote Creek Trail in the EIR/EIS. One portion of the NHT on Bailey Road has been added to Section 3.15 (on Figure 3.15-4, and in Table 3.15-2; Table 3.15-4; Table 3.15-5; and Table 3.15-6). This is an approximately 2.2 mile southwest-northeast section of the NHT that appears to be coterminous with Bailey Road from south of Monterey Road to the Bailey Avenue intersection with Coyote Creek Trail/NHT. The trail notes describe the trail in this area as a “narrow road, without sidewalk or separated bike path.” While the Coyote Creek Trail/NHT is evaluated in the EIR/EIS, this existing portion of the NHT was not identified within the Draft EIR/EIS. All of the alternatives are at-grade through this area, with Bailey Road on a grade separated four-lane overcrossing of Monterey Road. The section of the NHT is a connector route as it is on or alongside a four-lane overcrossing and crosses the railroad ROW as well as Monterey Road in this section. It is not noise sensitive or with high aesthetic value due to the roadway noise and roadway infrastructure. The alternatives do not require temporary or permanent occupancy of the NHT in this section. No effects to the use or access of the NHT would occur. Neither Juan Bautista de Anza National Historic Trail nor Benito-Clara Trail is specifically identified in the Countywide Trails Prioritization and Gaps Analysis (County of Santa Clara 2015b) as a Tier 1 trail, which is high priority. Similarly, improvements to these trails are not identified on the Department’s website as current projects. With regard to Silveira Park, the Countywide Trails Prioritization and Gaps Analysis (County of Santa Clara 2015b) indicates that County Parks is working with the Santa Clara Valley Water District to transfer ownership of the Silveira property to County Parks for use as a mitigation site and for provision of recreational trails. The project has not yet been approved. Therefore, the Silveira property is not evaluated within the EIR/EIS.

### 1703-6226

The comment requests edits to the jurisdictional agencies for the Los Gatos Creek Trail. Table 3.15-2 in Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space, has been revised in the Final EIR/EIS to reflect the additional agencies.

### 1703-6227

The comment states that all planned trails should be evaluated in the EIR/EIS. Refer to response to comment 6224.

### 1703-6228

The comment requests that Santa Clara County Department of Parks and Recreation be allowed to review technical memoranda to ensure concurrence with local, state, and federal guidelines. The IAMFs (TR-IAMF#2, TR-IAMF#4, TR-IAMF#5, and TR-IAMF#7) would be incorporated into the design specifications and would be a pre-condition requirement. The technical memoranda would be provided to the Official with Jurisdiction (OWJ) to demonstrate how access would be maintained. The Authority will continue to coordinate with the Department during the final design phase of the project post-ROD.

### 1703-6229

Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS includes extensive analysis of the impacts on habitat, wetlands and aquatic resources, and wildlife species. This section includes numerous mitigation measures to address impacts on these resources. Please refer to that section for the information of interest to the commenter. “Natural resources” can be defined in many ways; the EIR/EIS include numerous topics, such as biological and aquatic resources, hydrology, geology, and soils. Please refer to the Table of Contents for other areas of interest. Please refer to response to submission SJM-1703, comment 6221 regarding impacts on parkland access.

## Response to Submission 1703 (Rob Eastwood, County of Santa Clara, June 23, 2020) - Continued

### 1703-6230

As described in Section 3.15, Parks and Recreation, construction would have temporary effects on Coyote Creek Parkway County Park, including temporary construction easements, noise, and temporary changes in access. As described on page 3.15-53 to 3.15-54, TCEs northeast of Monterey Road would diminish access at one access point under all project alternatives; however, access would be maintained at many other access points. As described in Section 3.15, a series of IAMFs would apply to construction relative to parks, including Coyote Creek Parkway County Park including: PK-IAMF#1: Parks, Recreation, and Open Space; TR-IAMF#2: Construction Transportation Plan; TR-IAMF#4: Maintenance of Pedestrian Access; and TR-IAMF#5: Maintenance of Bicycle Access among others. Per TR-IAMF#4 and TR-IAMF#5, the Contractor would prepare specific construction management plans to address maintenance of pedestrian and bicycle access during the construction period where feasible (i.e., meeting design, safety, and Americans with Disabilities Act (ADA) requirements).

In addition, the Draft EIR/EIS identified specific mitigation measures that would address temporary impacts to parks and trail access. PR-MM#1: Provide Access to Trails during Construction would require, prior to construction, the contractor will prepare a technical memorandum documenting how connections to the unaffected trail portions and nearby roadways will be maintained during construction and how the contractor will provide alternative access via a temporary detour or permanent realignment of the trail using existing roadways or other public rights-of-way and the contractor will provide detour signage and lighting and alternative routes that meet public safety requirements. PR-MM#2: Provide Temporary Park Access would require, prior to construction, the contractor to prepare a technical memorandum documenting how connections to the unaffected park portions or nearby roadways would be maintained during construction. The Draft EIR/EIS fully analyzed potential effects to parks and trails, including to Coyote Creek Parkway County Park and identified feasible avoidance, minimization, and mitigation measures to address temporary access impacts. Please refer to response to submission SJM-1703, comment 6223 concerning disruption and maintenance of access to existing parks and recreational facilities. With respect to the portion of the comment requesting discussion and review of any technical memoranda and coordination with the Department concerning efforts to minimize impacts on access, please refer to response to submission SJM-1703, comment 6228. In addition, as noted in response to comment 6228, the Authority would consult with the Department during

### 1703-6230

preparation of preconstruction plans to provide temporary access.

### 1703-6231

The comment states that Section 3.6, Public Utilities and Energy, of the Draft EIR/EIS needs to identify any County-owned parkland or trails that are impacted by utilities and easements or any relocation of transmission lines. The project as defined includes construction and operation of the rail alignment as well as public utilities improvements, changes in overhead utilities and easements, and relocation of transmission lines. The analysis in the Draft EIR/EIS included consideration of these improvements and relocations and their impacts on all land uses, including County parks. Figure 3.6-1 in Section 3.6 of the Draft EIR/EIS illustrates the locations of major utility electrical transmission and power lines ( 50 kV) within the public utilities RSA (identified by alternative and by subsection in Table 3.6-3). The HSR program website contains an interactive tool where SCCO can input specific parcel addresses and determine the exact improvements proposed on the site (<https://mapshsnorcal.org/SanJose-Merced/>). Refinement of utilities improvements would occur during the final design phase post-ROD.

### 1703-6232

Section 2.4.8 in Chapter 2, Alternatives describes the network upgrades required to support this project. At Field Sports County Park, these upgrades would include the reconductoring of existing 115-kV power lines co-located on the same structures and collocation of new power lines on existing poles. This would be an upgrade to an existing system, and there would be no take of revenue associated with this project component. Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space, of the Draft EIR/EIS analyzed specific impacts of the project (which included EINU improvements) on all of the identified parks, including Field Sports County Park. Table 3.15-4 in Section 3.15 of the Draft EIR/EIS identified that Field Sports County Park is within or adjacent to the EINU. Impact PK#1 included a discussion of the 2.04 of a total 102 acres of Field Sports County Park that would be temporarily affected by this project component. The Final EIR/EIS includes clarifying language to address this comment in Section 3.15.



## Response to Submission 1703 (Rob Eastwood, County of Santa Clara, June 23, 2020) - Continued

### 1703-6233

The Authority acknowledges that the RSA for indirect impacts extends beyond the project footprint. Impacts on parks and recreation are discussed in Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space, of the Draft EIR/EIS, and the footprint analyzed includes utility easements. For example, refer to Figure 4-43 in Chapter 4, Section 4f and Table 3.15-4 in Section 15, Parks Recreation and Open Space to see how PG&E network upgrades were included in the project footprint and analyzed as impacts for Field Sports County Park. While the EIR/EIS does not include a list of utility easements over County-owned parkland, the analysis does include these impacts where they occur.

Refinements to utility relocations would be made during the final design process post-ROD. Please also refer to response to submission SJM-1703, comment 6232.

## Submission 1356 (Alvaro Meza, Gilroy Unified School District, June 8, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1356 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/8/2020  
**Submission Date :** 6/8/2020  
**Interest As :** Local Agency  
**First Name :** Alvaro  
**Last Name :** Meza  
**Attachments :** FormletteronEIR6.5.2020.pdf (168 kb)

Thank you for your time.

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear Board of Directors,

1356-177 | As you will may recall, the Gilroy Unified School District issued a conditional letter of support for the Alternative 4 alignment, conditioned upon the addition of a pedestrian bridge at IOOF and Monterey Avenue. It is more than disappointing to see the EIR conclude that the mitigation of quad gates (San Jose to Merced Section Draft EIR/EIS p. 3.11-1) would be sufficient to permanently alleviate the disproportionately dangerous hazards to pedestrian safety, in our most disadvantaged community in Gilroy. This letter is a strong objection to this mitigation, and offers a solution to keep our neediest, most economically disadvantaged students and community safe.

1356-178 | EIR/EIS CEQA conclusion (citation):  
 Safety improvements, such as the installation of quad gates and median barriers, would be necessary at 22 at-grade crossings within the subsection under Alternative 4 (page 3.11-68). Furthermore, Table 3.11-15 Comparison of Project Alternatives impact on safety and security (page 3.11-84) offers At-grade crossings would be equipped with quad gates and barrier systems to prevent intrusion into the right-of-way.

**Objection and Comment for Public Record:**

The quad gate design is totally inadequate to ensure public safety! The High-Speed Rail permanently increases the exposure to traffic hazards (110 mph train) at far greater frequency and elevated risk than current conditions. The proposed mitigation of quad gates is not in the best interest of public safety. In this particular case, our concerns relate to the public safety of middle school children, ages 10-13 and their families in the heart of our most disadvantaged population in Gilroy. This increased permanent hazard should be mitigated with a proportional increase to enhanced pedestrian safety. The proposed quad gates are not acceptable. Our middle school students and their families will be permanently exposed to a train travelling up to 110 mph. The quad gates with sensors is a totally inadequate preventive measure. Many of the children and families using this crossing are economically disadvantaged and walk to school. Many of the children walk to school alone as their parents begin work in the early hours.

**GUSD Proposed Mitigation:**

Our strong recommendation is that HSR work with the City of Gilroy to acquire the real property necessary to design and build a pedestrian bridge to offer a safe crossing at the intersection of IOOF and Monterey Avenue. This pedestrian bridge will serve the neediest population in Gilroy, and offer our nearly 1,600 students (South Valley Middle and Navigator Charter School) and families a safe path to walk & bike to school. Our neediest population in Gilroy deserves to have a safe route to school. The residents of the City of Gilroy deserves more from the High Speed Rail Authority.

## Submission 1356 (Alvaro Meza, Gilroy Unified School District, June 8, 2020) - Continued



**GILROY UNIFIED SCHOOL DISTRICT**  
**Business Services**

7810 Arroyo Circle, Gilroy, California 95020  
Tel. 669-205-4000 fax: 408-846-7561  
www.gilroyunified.org

**SUPERINTENDENT**  
Dr. Deborah A. Flores, Ph.D.

**BOARD OF EDUCATION**  
Enrique Diaz ♦ B.C. Doyle ♦ Tuyen Fiack ♦ Mark Good  
Anisha Munshi ♦ James E. Pace ♦ Linda Piceno



**GILROY UNIFIED SCHOOL DISTRICT**  
**Business Services**

7810 Arroyo Circle, Gilroy, California 95020  
Tel. 669-205-4000 fax: 408-846-7561  
www.gilroyunified.org

**SUPERINTENDENT**  
Dr. Deborah A. Flores, Ph.D.

**BOARD OF EDUCATION**  
Enrique Diaz ♦ B.C. Doyle ♦ Tuyen Fiack ♦ Mark Good  
Anisha Munshi ♦ James E. Pace ♦ Linda Piceno

Monday, June 8, 2020

Board of Directors  
California High-Speed Rail Authority  
770 L Street, Suite 620  
Sacramento, CA 95814

Re: Comment on the EIR/EIS  
San Jose to Merced Section, intersection of IOOF and Monterey Street, Gilroy  
Inadequate proposed mitigation: Quad Gates

Transmitted electronically via link to:  
[https://www.hsr.ca.gov/programs/environmental/eis\\_eir/draft\\_san\\_jose\\_merced\\_comment.aspx](https://www.hsr.ca.gov/programs/environmental/eis_eir/draft_san_jose_merced_comment.aspx)

Dear Board of Directors,

As you will may recall, the Gilroy Unified School District issued a conditional letter of support for the Alternative 4 alignment, conditioned upon the addition of a pedestrian bridge at IOOF and Monterey Avenue. It is more than disappointing to see the EIR conclude that the mitigation of quad gates ([San Jose to Merced Section Draft EIR/EIS p.3.11-1](#)) would be sufficient to permanently alleviate the disproportionately dangerous hazards to pedestrian safety, in our most disadvantaged community in Gilroy. This letter is a strong objection to this mitigation, and offers a solution to keep our neediest, most economically disadvantaged students and community safe.

**EIR/EIS CEQA conclusion (citation):**

Safety improvements, such as the installation of quad gates and median barriers, would be necessary at 22 at-grade crossings within the subsection under Alternative 4 (page 3.11-68). Furthermore, Table 3.11-15 [Comparison of Project Alternatives impact on safety and security](#) (page 3.11-84) offers At-grade crossings would be equipped with quad gates and barrier systems to prevent intrusion into the right-of-way.

**Objection and Comment for Public Record:**

The quad gate design is totally inadequate to ensure public safety! The High-Speed Rail permanently increases the exposure to traffic hazards (110 mph train) at far greater frequency and elevated risk than current conditions. The proposed mitigation of quad gates is not in the best interest of public safety. In this particular case, our concerns relate to the public safety of middle school children, ages 10-13 and their families in the heart of our most disadvantaged population in Gilroy. This increased permanent hazard should be mitigated with a proportional increase to enhanced pedestrian safety. The proposed quad gates are not acceptable. Our middle school students and their families will be permanently exposed to a train travelling up to 110 mph. The quad gates with sensors is a totally inadequate preventive measure. Many of the children and families using this crossing are

economically disadvantaged and walk to school. Many of the children walk to school alone as their parents begin work in the early hours.

**GUSD Proposed Mitigation:**

Our strong recommendation is that HSR work with the City of Gilroy to acquire the real property necessary to design and build a pedestrian bridge to offer a safe crossing at the intersection of IOOF and Monterey Avenue. This pedestrian bridge will serve the neediest population in Gilroy, and offer our nearly 1,600 students (South Valley Middle and Navigator Charter School) and families a safe path to walk & bike to school. Our neediest population in Gilroy deserves to have a safe route to school. The residents of the City of Gilroy deserves more from the High Speed Rail Authority.

Thank you for your time.

Sincerely,

Dr. Deborah A. Flores  
Superintendent

cc:  
GUSD Governing Board

## Response to Submission 1356 (Alvaro Meza, Gilroy Unified School District, June 8, 2020)

### 1356-177

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

### 1356-178

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations, SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

The project includes all of the FRA/CPUC required improvements for at-grade crossings, including fencing of the right-of-way, four-quadrant gates, intrusion detection, and obstacle detection that meet the federal and state standards for safety. Accordingly, the Draft EIR/EIS, Section 3.11.6, Environmental Consequences, does not identify a significant impact related to at-grade crossings for Alternative 4, and the EIR/EIS does not identify a need for mitigation for safety impacts and specifically does not include the requested pedestrian bridge as required mitigation. As discussed in Standard Response SJM-Response-SS-1: At Grade Crossing Safety, the installation of quad gates can notably reduce the risk of accidents compared to locations without them. The IOOF crossing is also not fenced today whereas it would be fenced with the HSR project, which would block direct pedestrian access to the railroad ROW outside of the location of the quad gates.

The analysis in Chapter 5, Environmental Justice, of the Draft EIR/EIS does not identify a disproportionately high and adverse safety effect related to use of the at-grade crossings by vehicles, pedestrians, or bicyclists.



## Submission 1311 (Ellen Wehr, Grassland Water District, May 26, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1311 DETAIL

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 5/27/2020  
**Submission Date :** 5/27/2020  
**Interest As :** Local Agency  
**First Name :** Ellen  
**Last Name :** Wehr

#### Stakeholder Comments/Issues :

Good afternoon,  
Attached please find a request for extension from Grassland Water District and Grassland Resource Conservation District.

Thank you,

Ellen Wehr  
Grassland Water District

200 W. Willmott Avenue  
Los Banos, CA 93635-5501

#### BOARD OF DIRECTORS

**Pepper Snyder**  
President  
**Robert Nardi**  
Vice President  
**Byron Hisey**  
**Jeff Kerry**  
**Frederic (Fritz) Reid, Ph.D.**



(209) 826-5188  
Fax (209) 826-4984  
Email: [veronica@gwdwater.org](mailto:veronica@gwdwater.org)

**Ricardo Ortega**  
General Manager  
**Veronica A. Woodruff**  
Treasurer/Controller  
**Ellen Wehr**  
General Counsel

May 26, 2020

#### Via Email

Mark A. McLoughlin  
California High-Speed Rail Authority  
770 L Street, Suite 620 MS-1  
Sacramento, CA 95814  
**Email:** [Mark.McLoughlin@hsr.ca.gov](mailto:Mark.McLoughlin@hsr.ca.gov)

**Re: Request to Extend Public Review Period and to Provide Documents Referenced in the Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement – San Jose to Merced Project Section**

Dear Mr. McLoughlin:

We are writing on behalf of Grassland Water District and Grassland Resource Conservation District ("GWD") to respectfully request that the California High-Speed Rail Authority ("HSRA") extend the public review and comment period for the Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement ("DEIR/EIS") prepared for the San Jose to Merced Project Section of the California High-Speed Rail Project ("Project"). Although we appreciated the 15-day extension of the comment period until June 23rd, which the HSRA announced last week, we request at least 30 additional days to effectively review and comment on the DEIR/EIS.

1311-118

## Submission 1311 (Ellen Wehr, Grassland Water District, May 26, 2020) - Continued

1311-118

This request is made pursuant to the California Environmental Quality Act,<sup>1</sup> Public Resources Code section 21092(b)(1), which requires that all documents referenced in an environmental review document be made available to the public for the entire comment period.<sup>2</sup> The HSRA notified the public that copies of the Technical Reports referenced or relied upon in the DEIR/EIS were available at public libraries and county offices. However, these institutions have been closed to the public during the comment period due to the coronavirus outbreak. Without ready access to documents underlying the DEIR/EIS's analysis, GWD and other members of the public are unable to fully evaluate and comment on the accuracy of the HSRA's analysis and conclusions regarding the Project's impacts. After leaving telephone messages with the HSRA requesting electronic access to the Technical Reports, we received access to those documents today. The reference documents are voluminous and will require adequate time to review and analyze.

1311-119

We are also submitting a separate letter requesting additional documents referenced in the DEIR/EIS.<sup>3</sup> Public records related to the Project include all documents in actual or constructive possession of the HSRA, which includes the HSRA's consultants' files.<sup>4</sup> The courts have held that the failure to provide even a few pages of a CEQA document for a portion of the CEQA review period invalidates the entire CEQA process, and that such a failure must be remedied by permitting additional public comment.<sup>5</sup> It is also well settled that a CEQA document may not rely on hidden studies or documents that are not provided to the public.<sup>6</sup> Failing to make documents referenced in the DEIR readily available during the current comment period would violate the procedural mandates of CEQA.

The COVID-19 coronavirus outbreak has adversely affected the availability of GWD and other members of the public to effectively review and comment on the DEIR/EIS. With the exception of essential personnel, many are working from home under less-than-ideal working conditions. It is very challenging to effectively review such a voluminous document as the DEIR/EIS and its appendices, particularly for those who are restricted to working on laptops and with limited printing abilities

<sup>1</sup> Pub. Resources Code §§ 21000 et seq.

<sup>2</sup> Pub. Resources Code § 21092(b)(1).

<sup>3</sup> Letter from Janet Laurain, Adams Broadwell Joseph & Cardozo to Lisa Natusch, Randal Tsuda, and Diana Pancholi re: Request for Immediate Access to Documents Referenced in the Draft Environmental Impact Report – 777 West Middlefield Road, SCH #2018032072 (Nov. 16, 2018).

<sup>4</sup> *Consolidated Irrigation District v. Superior Court* (2012) 205 Cal.App.4th 697, 710.

<sup>5</sup> *Ultramar v. South Coast Air Quality Man. Dist.* (1993) 17 Cal.App.4th 689, 699.

<sup>6</sup> *Santiago County Water District v. County of Orange* (1981) 118 Cal.App.3rd 818, 831 ("Whatever is required to be considered in an EIR must be in that formal report; what any official might have known from other writings or oral presentations cannot supply what is lacking in the report.").

1311-119

and/or inadequate internet service. More time is needed to address these impediments to public review.

Accordingly, we request that:

- 1) The HSRA immediately provide us with access to the reference documents requested in our enclosed letter.
- 2) The HSRA extend the public review and comment period on the DEIR/EIS for at least 30 days from the date on which the HSRA releases all of the referenced documents for public review.

Thank you for your prompt attention and response to this matter.

Sincerely,



Ricardo Ortega  
General Manager  
Grassland Water District

cc: HSRA Board of Directors (via email to [boardmembers@hsr.ca.gov](mailto:boardmembers@hsr.ca.gov))

## Response to Submission 1311 (Ellen Wehr, Grassland Water District, May 26, 2020)

### 1311-118

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-1: Public Outreach.

The Authority responded to requests for information as quickly as possible and provided the technical reports in electronic format to the commenter upon request.

### 1311-119

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-1: Public Outreach.

The Authority contacted this commenter and provided the commenter with the requested technical reports and reference documents. On April 28, 2020, Grasslands Water District contacted the Authority to confirm the location of the published Draft EIR/EIS on the website. The Authority confirmed the website location on the same day. On May 26, 2020, Grasslands Water District submitted a request via a phone call for all technical reports and reference documents. On May 27, 2020, the Authority provided all of the requested materials electronically.

## Submission 1358 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 4, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1358 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 6/9/2020  
**Submission Date :** 6/4/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** Ellen  
**Last Name :** Wehr

**Stakeholder Comments/Issues :**

1358-111

Boris and Mark,  
We were informed this week that the wife of one of our consultants, who is helping us review the EIR, tested positive for COVID-19, and his test is pending but is also expected be positive for COVID-19. We would like to reiterate our request for a comment extension.

Thank you for your consideration,

Ellen Wehr  
Grassland Water District  
(916) 873-2020  
ewehr@gwdwater.org



## Response to Submission 1358 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 4, 2020)

### 1358-111

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-1: Public Outreach.

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020)

200 W. Willmott Avenue  
Los Banos, CA 93635-5501

**BOARD OF DIRECTORS**  
**Pepper Snyder**  
President  
**Robert Nardi**  
Vice President  
**Byron Hisey**  
**Jeff Kerry**  
**Frederic (Fritz) Reid, Ph.D.**



(209) 826-5188  
Fax (209) 826-4984  
Email: veronica@gwdwater.org

**Ricardo Ortega**  
General Manager  
**Veronica A. Woodruff**  
Treasurer/Controller  
**Ellen Wehr**  
General Counsel

June 23, 2020

VIA U.S. MAIL AND E-MAIL

California High-Speed Rail Authority  
Attn: San Jose to Merced Project Section: Draft EIR/EIS  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113  
E-Mail: san.jose\_merced@hsr.ca.gov

Re: Comments on Draft EIR/EIS for San Jose to Merced Project Section

### TABLE OF CONTENTS

<b>I. INTRODUCTION .....</b>	<b>1</b>
<b>II. STATEMENT OF INTEREST .....</b>	<b>2</b>
A. The Grassland Entities .....	2
B. Importance of the Grassland Ecological Area .....	3
C. History of Participation in the CEQA/NEPA Process .....	5
<b>III. POTENTIAL NEED TO SUBMIT FURTHER COMMENTS .....</b>	<b>7</b>
<b>IV. CEQA AND NEPA REQUIRE AGENCIES TO BE INFORMED ABOUT THE ENVIRONMENTAL CONSEQUENCES OF THEIR DECISIONS BEFORE THEY ARE MADE .....</b>	<b>9</b>
<b>V. THE DEIR/EIS FAILS TO ADEQUATELY DESCRIBE THE PROJECT .....</b>	<b>10</b>

<b>VI. THE DEIR/EIS FAILS TO CONSIDER LESS DAMAGING PROJECT ALTERNATIVES .....</b>	<b>11</b>
A. CEQA and NEPA Require a Meaningful Analysis of a Below-Ground Alternative in the San Joaquin Subsection of the Project ....	12
B. The HSRA Must Consider Alternatives to Avoid Substantial Impairment of the Volta and Los Banos Wildlife Areas under Section 4(f) of the Department of Transportation Act .....	15
<b>VII. THE DEIR/EIS FAILS TO PROPERLY TIER ITS ANALYSIS AND MITIGATION TO THE 2008 PROGRAM EIR/EIS .....</b>	<b>20</b>
A. No Appropriate Field Survey of Biological Resources .....	22
B. Multiple Impacts Not Addressed .....	23
C. Project Footprint in the GEA Not Minimized .....	24
D. Construction Timing and Mitigation Measures Not Developed .....	24
E. No Lighting and Glare Reduction Measures Proposed for the GEA .....	26
F. Easement Locations and Acreages Not Determined .....	30
<b>VIII. THE DEIR/EIS FAILS TO ADEQUATELY ESTABLISH THE EXISTING ENVIRONMENTAL SETTING AGAINST WHICH THE DEIR/EIS IS REQUIRED TO ANALYZE THE PROJECT'S POTENTIALLY SIGNIFICANT IMPACTS .....</b>	<b>31</b>
A. The DEIR/EIS Improperly Defines the Grassland Ecological Area (GEA) and Omits It from a List of Conservation Areas .....	31
B. The DEIR/EIS Uses an Incorrect Boundary for the GEA .....	33
1. The Boundary Used Is Inconsistent with Prior Analyses .....	34
2. The Audubon Society Disagrees that Its Important Bird Area Boundary Is the Proper Area of Analysis for the GEA .....	34
3. The Omitted GEA Areas Contain Important Habitat .....	35

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

C.	The DEIR/EIS Fails to Explain the Existing Regulatory Setting Regarding the Merced County General Plan.....	36	XII.	CONCLUSION .....	60
D.	The DEIR/EIS Improperly Relies on Models to Describe Existing Biological Resources.....	37			
IX.	THE HSRA LACKS SUBSTANTIAL EVIDENCE TO SUPPORT ITS CONCLUSIONS IN THE DEIR/EIS REGARDING THE PROJECT'S SIGNIFICANT IMPACTS .....				
A.	Biological Resource Impacts Are Underestimated .....	39			
1.	<i>Using the Wrong GEA Boundary Significantly Understates Biological Resource Impacts.....</i>	40			
2.	<i>Use of a Habitat Model and Failure to Complete Adequate Surveys Underestimates Biological Resource Impacts.....</i>	41			
3.	<i>Noise and Vibration Impacts On Biological Resources Are Underestimated.....</i>	42			
4.	<i>Lighting and Glare Impacts On Biological Resources Are Underestimated .....</i>	44			
5.	<i>Impacts to Rare Plants Are Unmitigated .....</i>	45			
6.	<i>Impacts to Eagles Are Unmitigated.....</i>	46			
B.	Impacts to Recreational Hunting on Private and Public Lands Are Underestimated and Unmitigated.....	46			
X.	THE DEIR/EIS IMPERMISSIBLY PROPOSES UNSPECIFIC AND UNENFORCEABLE MITIGATION MEASURES.....				
A.	Mitigation for Impacts to Birds and Habitat in the GEA Are Not Specific.....	49			
B.	The Proposed Mitigation Measures Lack Oversight and Legally Binding Enforcement Mechanisms .....	56			
XI.	THE DEIR/EIS DEFERS THE FORMULATION OF MITIGATION MEASURES TO POST-APPROVAL STUDIES AND PLANS.....				
		57			

# Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

## I. INTRODUCTION

The Grassland Water District (GWD), Grassland Resource Conservation District (GRCD), and the Grassland Fund submit these comments regarding the Draft Environmental Impact Report/ Environmental Impact Statement (DEIR/EIS) for the San Jose to Merced Project Section of the California High-Speed Rail Project prepared by the California High-Speed Rail Authority (HSRA).

The DEIR/EIS is a project-level environmental document prepared pursuant to the California Environmental Quality Act (CEQA)<sup>1</sup> and the National Environmental Policy Act (NEPA)<sup>2</sup>. It analyzes the impacts of constructing and operating a high-speed rail project (also referred to as the high-speed train or “HST”) from the City of San Jose to Carlucci Road in Merced County (the “Project”). This 90-mile portion of the larger statewide high-speed rail project would pass through three counties (Santa Clara, San Benito, and Merced) and five cities (Santa Clara, San Jose, Morgan Hill, Gilroy, and Los Banos).

The DEIR/EIS frequently divides its analysis of impacts along this 90-mile Project route into five subsections: the San Jose Diridon Station Approach, Monterey Corridor, Morgan Hill and Gilroy, Pacheco Pass, and San Joaquin Valley. The GWD, GRCD, and Grassland Fund are located in the San Joaquin Valley and these comments are specific to that subsection. High-speed trains would be capable of travelling up to 220 miles per hour in this subsection.

Based upon our review of the DEIR/EIS and supporting documentation, we conclude that the DEIR/EIS fails to comply with CEQA and NEPA requirements. As explained more fully below, the DEIR/EIS does not comply with the requirements of CEQA and NEPA because it: (1) fails to set forth a stable and finite project description; (2) fails to consider less damaging Project alternatives; (3) fails to properly tier its analysis and proposed mitigation measures to the previously adopted programmatic EIR/EIS for the Project; (4) fails to set forth the environmental and regulatory baseline; (5) fails to identify, analyze and mitigate to the extent feasible the impacts of the Project; (6) proposes inadequate and unenforceable mitigation measures; and (7) defers formulation of mitigation measures to post-approval studies and plans.

<sup>1</sup> Pub. Resources Code § 21000 *et seq.*

<sup>2</sup> 42 U.S.C. § 4321 *et seq.*

1678-2172

1678-2173

These deficiencies in the DEIR/EIS are fatal errors. As a result, the DEIR/EIS fails to identify the Project’s potentially significant environmental impacts and propose measures that can reduce those impacts to a less than significant level. Accordingly, the HSRA may not approve the Project until the DEIR/EIS is revised to comply with CEQA and NEPA requirements.

A revised DEIR/EIS must be recirculated for public review and comment. The purpose of recirculation is to give the public and other agencies an opportunity to evaluate new data and the validity of conclusions drawn from it. CEQA and NEPA require recirculation of a draft EIR/EIS when significant new information is added following public review. New information is significant if the DEIR/EIS is “changed in a way that deprives the public of a meaningful opportunity to comment upon a substantial adverse environmental effect of the Project or a feasible way to mitigate or avoid such an effect.”<sup>3</sup>

We have reviewed the DEIR/EIS and its technical appendices and reports with the assistance of technical consultant Renée Owens of Sage Wildlife Biology. Her expert comments, along with a statement of her professional background and curriculum vitae, are attached to this letter as **Attachment A**. The HSRA must respond to the attached technical comments separately and individually.

## II. STATEMENT OF INTEREST

### A. The Grassland Entities

The GWD is a public agency formed under the California Water District Law. The GRCD is a public agency formed under the California Resource Conservation District Law. Together the districts contain approximately 75,000 acres of private and public wetlands located north, east and south of the City of Los Banos in Merced County. The districts are charged under state law and federal contract with the responsibility to manage water resources and carry out conservation programs in order to preserve and protect this resource, primarily as habitat for waterfowl and other wildlife species.

Land stewardship in the districts mostly comprises privately owned and managed waterfowl hunting clubs that receive their water supply from GWD, and land within the Los Banos and Volta State Wildlife Areas. The districts, together with adjacent national wildlife refuges, state wildlife areas, and state park lands make up the Grassland Ecological Area (GEA). The GWD and GRCD are concerned

<sup>3</sup> CEQA “Guidelines” (14 Cal. Code Regs. § 15000 *et seq.*) at § 15088.5; see also *Marsh v. Oregon Natural Resources Council* (1989) 490 U.S. 360, 371.



## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

about the Project because it would pass through and otherwise impact land, water, and wildlife within their jurisdictional boundaries and throughout the GEA.

The GWD and GRCD are members of the Grassland Resources Regional Working Group, comprised of representative from Ducks Unlimited, California Waterfowl Association, U.S. Fish and Wildlife Service (USFWS), California Department of Fish and Wildlife (CDFW), GWD, and GRCD. The regional working group is recognized under the Merced County General Plan for its role in consulting with local planning agencies on matters related to land use and development planning in and around the GEA. The Grassland Resources Regional Working Group shares in the concerns raised herein.

The Grassland Fund (formerly the Grassland Conservation, Education and Legal Defense Fund) is a non-profit organization dedicated to the protection of the GEA through education, conservation and advocacy efforts. The Grassland Fund is the past recipient of the PG&E Community Service Award and the Association of California Water Agencies Theodore Roosevelt Environmental Award.

The Grassland Fund runs the Grassland Environmental Education Center, located at the Los Banos Wildlife Area's Interpretive Marsh at 18110 W. Henry Miller Road in Los Banos. The proposed alignment of the Project runs immediately adjacent to this location. The Grassland Environmental Education Center hosts thousands of school-age children and adults every year for outdoor-based learning experiences. The Grassland Fund is concerned about the Project because of its overall impacts on the GEA and its direct impacts on visitor and educational experiences at the Grassland Environmental Education Center.

#### **B. Importance of the Grassland Ecological Area**

The GEA is an irreplaceable, internationally significant ecological resource. The GEA is located west of the City of Merced and surrounds the City of Los Banos to the north, east and south. Originally, this area was part of a four million acre wetland system in the Central Valley of California. Of the 205,000 acres that remain, the GEA is the largest contiguous block of wetlands in the Central Valley, comprising one-third of the remaining wetland acreage in the Central Valley.<sup>4</sup> The protection of this area has been the result of private and public investments and partnerships.

<sup>4</sup> Western Hemisphere Shorebird Reserve Network, *The Grasslands: Overview* ("WHSRN website"), accessed June 21, 2020, available at: [https://whsrn.org/whsrn\\_sites/grasslands/](https://whsrn.org/whsrn_sites/grasslands/).

The GEA boundary is designated by the U.S. Fish and Wildlife Service in order to identify an area for priority purchase of public easements for wetland preservation and enhancement.<sup>5</sup> The GEA includes federal wildlife refuges, a state park, state wildlife management areas and the largest block of privately managed wetlands in the state. The GEA also includes a large and growing portfolio of federal and state conservation easements. Through 1998, conservation easements had been acquired on over 64,000 acres at a total cost of over \$28 million.<sup>6</sup> Acquisitions since 1998 have increased the number of acres protected by conservation easements to approximately 95,000 acres.<sup>7</sup> Significant areas of the GEA, however, remain unprotected from future development.

The GEA is of considerable importance because it preserves a variety of habitats important to the maintenance of biodiversity on a local, regional, national and international scale. The GEA is a major wintering ground for migratory waterfowl and shorebirds of the Pacific Flyway. Approximately 60% of waterfowl that migrate along the Pacific Flyway (comprising 20% of all North American waterfowl) rely on wetlands in the Central Valley, and in addition, 50% of the shorebirds that migrate through the Central Valley are found in the Grasslands.<sup>8</sup>

Over a million waterfowl are regularly found in the GEA during the winter months.<sup>9</sup> The GEA also provides habitat for more than 550 species of plants and animals, including 47 plant and animal species that are endangered, threatened or candidate species under state or federal law, including San Joaquin kit fox, Aleutian Canada [cackling] geese, sandhill cranes, California tiger salamander, vernal pool fairy shrimp, tadpole shrimp, California red-legged frog, the giant garter snake, Swainson's hawks and tri-colored blackbirds.<sup>10</sup>

The Western Hemisphere Shorebird Reserve Network has designated the GEA as one of only 15 international shorebird reserves in the world.<sup>11</sup> The GEA is

<sup>5</sup> 2007 Comments Appendix 8, *Grassland Land Use and Economics Study*, p. 2.

<sup>6</sup> *Id.* at pp. 11-12.

<sup>7</sup> Personal communication with Bob Parris and Kim Forrest, USFWS Easement Program for the Grassland Wildlife Management Area (June 23, 2020).

<sup>8</sup> Audubon California, *Working Lands*, accessed June 21, 2020, available at <https://ca.audubon.org/conservation/working-lands>; WHSRN website, accessed June 21, 2020, available at, [https://whsrn.org/whsrn\\_sites/grasslands/](https://whsrn.org/whsrn_sites/grasslands/).

<sup>9</sup> *Id.*; 2007 Comments Appendix 8, *Grassland Land Use and Economics Study*, p. 2.

<sup>10</sup> *Id.*

<sup>11</sup> *Id.*; 2007 Comments Appendix 11, Fredrickson, Leigh H. and Laubhan, Murray K, *Land Use Impacts and Habitat Preservation in the Grasslands of Western Merced County, CA* (February 1995), p. 3.

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

also recognized as a Wetland of Worldwide Importance by the Ramsar Convention. The Ramsar Convention is an international agreement dedicated to the worldwide protection of particular ecosystems. Ramsar member nations work to coordinate wetland conservation efforts, particularly for species that rely on ecosystems that span member nation's borders. The designation of the GEA as a Wetland of Worldwide Importance illustrates the tremendous worldwide ecological value of the GEA ecosystem.

In addition to providing critical biological habitat, the Grasslands' wetlands also provide a wide range of other benefits to the area, including flood control and educational and recreational opportunities. This concentration of wetlands and wildlife is a unique feature of the area, attracting hunters and other recreational visitors who make significant contributions to the economy of the area. The GEA receives over 300,000 user visits per year for hunting, fishing and non-consumptive wildlife recreation.<sup>12</sup> Recreational and other activities related to habitat values within the GEA contribute \$41 million per year to the Merced County economy, and account for approximately 800 jobs.<sup>13</sup>

It is imperative that the DEIR/EIS thoroughly analyze, disclose, and mitigate impacts that the Project may have on the GEA to ensure it does not damage this irreplaceable ecological resource of international importance.

### C. History of Participation in the CEQA/NEPA Process

The GWD, GRCD, and Grassland Fund previously submitted comments to the Authority on prior CEQA/NEPA documents related to the current Draft EIR/EIS, including: (1) the 2005 statewide Program EIR/EIS for the entire High-Speed Rail Project; (2) the 2008 more focused Program EIR/EIS for the Bay Area to Central Valley section of the Project; (3) the 2009 Notice of Preparation of this DEIR/EIS; (4) the 2019 Draft Supplemental EIR/EIS for the Central Valley Wye; and (5) the HSRA's September 2019 preliminary selection of a proposed Preferred Alternative for the Project.

In conjunction with submitting those comments, we met many times with HSRA staff and consultants to describe our concerns and discuss potential solutions. Early on, the HSRA agreed to prohibit the establishment of any high-speed rail stations between Gilroy and Merced and to prohibit any high-speed rail maintenance or storage facilities within the Los Banos area or near the GEA. The

<sup>12</sup> 2007 Comments Appendix 8, *Grassland Land Use and Economics Study*, p. 14.

<sup>13</sup> *Id.* at p. 21.

1678-2175

July 2008 Bay Area to Central Valley EIR/EIS also committed the HSRA to execute six specific mitigation measures to address potential impacts on the GEA.<sup>14</sup>

At our February 26, 2009 meeting, HSRA staff suggested the formation of an advisory group of resource management agencies and interested stakeholders to review and to advise the HSRA on GEA related issues. We strongly concurred with this recommendation. From 2017 to 2019, the HSRA and the Grassland entities group, along with wildlife agencies and non-profit members of the Central Valley Joint Venture that comprised a GEA working group, held numerous work sessions regarding design and mitigation options to avoid and reduce impacts in the GEA, and mitigation compliance strategies for the commitments made in the 2008 Program EIR/EIS. During this period the GEA working group met with the HSRA 17 times, on the following dates:

April 4, 2017	May 11, 2017	June 14, 2017
June 21, 2017	August 30, 2017	September 28, 2017
December 13, 2017	February 6, 2018	February 21, 2018
March 23, 2018	August 15, 2018	September 19, 2018
October 17, 2018	December 3, 2018	February 13, 2019
July 15, 2019	September 30, 2019	

The DEIR/EIS fails to list many of these meetings, and either fails to include or inconsistently lists organizations who attended many of them, such as the California Waterfowl Association, Ducks Unlimited, and staff from the Central Valley Joint Venture.<sup>15</sup> The DEIR/EIS also neglects to adequately describe or incorporate the substantial work that occurred during these many GEA working group meetings.

In September of 2019 the HSRA Board of Directors determined that Alternative 4 should be the CEQA Preferred Alternative/proposed Project in the DEIR/EIS. The Grassland Group along with other commenters objected that all

<sup>14</sup> Final Bay Area to Central Valley High Speed Train (HSR) Program EIR/EIS, Volume 1: Report, May 2008, pp. 3.15-70 - 3.15-71.

<sup>15</sup> DEIR/EIS p. 9-16, and *Biological and Aquatic Resources Technical Report* (TR-04), Appendix C, *Wildlife Corridor Assessment Report*, pp. 1-3 to 1-6.

1678-2176

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

1678-2176

four of the proposed Project Alternatives were identical in the San Joaquin Valley subsection. The commenters asked that the DEIR/EIS include consideration of a below-grade design through the GEA or an above-ground physical shield, options that had been explored in the GEA working group. At the very least, comments submitted by the Grassland Group asked that “the door be left open” for a “full and fair consideration and analysis of feasible Project design and environmental mitigation measures to avoid or minimize ecological impacts in the GEA.” As a result, the HSRA Board of Directors adopted a resolution directing staff to consider all “feasible mitigation through the Grasslands Ecological Area.”<sup>16</sup>

The DEIR/EIS does not discuss this long history. In fact, an overarching trend throughout the DEIR/EIS is the failure to build upon and acknowledge the years of prior analysis of the Project, contained in previously approved CEQA/NEPA documents and work products developed by the GEA working group. The legal effect of these oversights is further detailed in Sections IV and V below.

We incorporate by reference the extensive supporting documents previously provided to the HSRA, including but not limited to the exhibits and appendices to our October 25, 2007 Comments on the Draft Bay Area to Central Valley High-Speed Train Program EIR/EIS, and voluminous materials provided to the HSRA by the Grassland working group. These documents include maps, studies, scientific analyses, presentations, expert comments, and proposed mitigation measures that were intended to assist with preparation of the DEIR/EIS. They support the issues addressed herein and provide important relevant information, in addition to those described in this comment letter. Where we refer to a “2007 Comments Appendix” in the footnotes of this letter, we are referring to the appendices contained in our bound October 25, 2007 Comments on the Draft Bay Area to Central Valley Program EIR/EIS.

1678-2177

### III. POTENTIAL NEED TO SUBMIT FURTHER COMMENTS

The HSRA issued the DEIR/EIS during the ongoing outbreak of the Coronavirus 2019 (COVID-19), which was declared a pandemic by the World Health Organization. The President and Governor have declared a national and state emergency, respectively. The Grassland Group, despite their best efforts,

<sup>16</sup> Resolution #HSRA 19-05, *available at*: [https://hsr.ca.gov/docs/brdmeetings/2019/brdmtg\\_091719\\_Item3\\_Final\\_JM\\_HSR\\_Board\\_Resolution\\_PA\\_CEQA\\_Exec\\_Rev.pdf](https://hsr.ca.gov/docs/brdmeetings/2019/brdmtg_091719_Item3_Final_JM_HSR_Board_Resolution_PA_CEQA_Exec_Rev.pdf), and Resolution # HSRA 19-06, *available at*: [https://hsr.ca.gov/docs/brdmeetings/2019/brdmtg\\_091719\\_Item3\\_Final\\_JM\\_HSR\\_Board\\_Resolution\\_PA\\_NEPA\\_Exec\\_Rev.pdf](https://hsr.ca.gov/docs/brdmeetings/2019/brdmtg_091719_Item3_Final_JM_HSR_Board_Resolution_PA_NEPA_Exec_Rev.pdf)

1678-2177

encountered certain unavoidable and unpredicted delays as a result of the pandemic. One of our key consultants was unable to review and comment on the DEIR/EIS due to the COVID-19 illness, and a replacement could not be found in time. Grassland Group staff were also required to work from home with laptop computers and personal printers, which made it very difficult to efficiently view, download, and analyze the large and voluminous documents that comprise the DEIR/EIS.

At the time of the DEIR/EIS's release, the HSRA notified the public that copies of the Technical Reports that are referenced and relied upon in the DEIR/EIS were available at public libraries and county offices. However, these institutions were closed to the public during the entire comment period, due to the COVID-19 outbreak. Moreover, the “References” section of the DEIR/EIS included an extensive list of documents referenced in the DEIR/EIS, and for many of these documents no links, web addresses or other information was provided for where the materials could be obtained. The Grassland Group also realized that the underlying 2008 Program EIR/EIS that preceded this Project-level DEIR/EIS was no longer available on the HSRA website. The HSRA provided these documents electronically to the Grassland Group upon their request.

On May 22, 2020, the HSRA issued only a two-week extension of the public comment period. However, the Grassland Group and other stakeholders requested an extension of at least 30 days due to the COVID-19 pandemic and pursuant to the CEQA section 21092(b)(1), which requires that all documents referenced in an environmental review document be made available to the public *for the entire comment period*. In early June we were informed by telephone, without a supporting explanation, that the HSRA denied these requests for extension.

Given the unprecedented obstacles associated with the COVID-19 pandemic, and the voluminous materials that were provided in the middle of the public comment period, the Grassland Group was unable to fully review and comment on the DEIR/EIS and its many underlying reference documents and supporting materials, prior to the close of the comment period. This has compromised our ability to fully understand the Project and to develop meaningful comments. For these reasons, we reserve the right to supplement these comments before the Project reaches the HSRA Board of Directors for approval.

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

1678-2178

### IV. CEQA AND NEPA REQUIRE AGENCIES TO BE INFORMED ABOUT THE ENVIRONMENTAL CONSEQUENCES OF THEIR DECISIONS BEFORE THEY ARE MADE

CEQA has two basic purposes. First, CEQA is designed to inform decision makers and the public about the potential, significant environmental effects of a project.<sup>17</sup> “Its purpose is to inform the public and its responsible officials of the environmental consequences of their decisions *before* they are made. Thus, the EIR ‘protects not only the environment but also informed self-government.’”<sup>18</sup>

Second, CEQA directs public agencies to avoid or reduce environmental damage when possible by requiring alternatives or mitigation measures.<sup>19</sup> If the project has a significant effect on the environment, the agency may approve the project only upon finding that it has “eliminated or substantially lessened all significant effects on the environment where feasible” and that any unavoidable significant effects on the environment are “acceptable due to overriding concerns” specified in CEQA section 21081.<sup>20</sup> NEPA has similar requirements.<sup>21</sup>

In order for the DEIR/EIS to satisfy these basic purposes, it must include: (1) a complete project description, including appurtenant Project facilities and lighting features; (2) identification of alternatives through or around the GEA supported by findings regarding significance of environmental impacts, feasibility of mitigation and feasibility of alternatives; (3) an accurate and complete description of the project setting, including an adequate description of the existence and importance of internationally significant wetlands habitat and wildlife within the GEA; (4) identification of all potential environmental impacts of the Project on the wetland habitat and wildlife within the GEA, including but not limited to construction, operational, and growth-inducing impacts; and (5) identification of feasible and enforceable measures to mitigate potential impacts on the GEA.

<sup>17</sup> CEQA Guidelines § 15002(a)(1).

<sup>18</sup> *Citizens of Goleta Valley v. Board of Supervisors* (1990) 52 Cal.3d 553, 564.

<sup>19</sup> CEQA Guidelines § 15002(a)(2)-(3); see also *Berkeley Keep Jets Over the Bay Committee v. Board of Port Commissioners* (2001) 91 Cal.App.4th 1344, 1354; *Citizens of Goleta Valley v. Board of Supervisors* (1990) 52 Cal.3d 553, 564; *Laurel Heights Improvement Assn. v. Regents of the University of California* (1988) 47 Cal.3d 376, 400.

<sup>20</sup> CEQA Guidelines § 15092(b)(2)(A)-(B).

<sup>21</sup> 42 U.S.C. § 4332.

1678-2179

### V. THE DEIR/EIS FAILS TO ADEQUATELY DESCRIBE THE PROJECT

An accurate and stable project description is the *sine qua non* of an informative, legally adequate EIR/EIS.<sup>22</sup> A legally sufficient project description must contain a “general description of the project’s technical, economic, and environmental characteristics, considering the principal engineering proposals if any and supporting public service facilities.”<sup>23</sup> A complete project description must include a description of significant construction, engineering and operational aspects of the Project.

The DEIR/EIS does not describe the location, height, or abundance of proposed Project nighttime lighting, either during Project construction or operations. The DEIR/EIS does not describe the types of light bulbs that would be used, or their luminosity/brightness, nor does the DEIR/EIS disclose the expected daytime glare or reflection from the Project’s high-speed trains. As explained further in Sections VII.E and IX.A.3 of these comments, this information is essential to evaluating Project impacts in the GEA, because effects on wildlife depend on the illumination (light incident per unit area), intensity (number of photons per unit area), and spectral content (expressed by wavelength) of the proposed Project lighting.

The GEA working group repeatedly requested that this information be included in the DEIR/EIS, and also requested that the HSRA prepare a Project Lighting Plan setting forth its commitments to avoid or minimize Project lighting in and around the GEA. Several examples of successful lighting plans for other development projects near the GEA were provided to HSRA staff and consultants. Yet the DEIR/EIS fails to disclose any of its lighting plans for this segment of the Project.

The DEIR/EIS also fails to clearly describe the location of appurtenant operations and maintenance facilities. These facilities are a major component of the Project and will, themselves, result in numerous significant impacts to birds and wildlife related to habitat fragmentation, wildlife crossings, visual disturbance, nighttime lighting, and potential noise impacts. Many of these facilities are shown on the Preliminary Engineering Plans as having two “alternate locations,” for example: (1) the proposed Traction Power Paralleling stations near Volta Road and Boxcar Road; (2) the proposed Radio Tower Site near Wilson Road;

<sup>22</sup> *County of Inyo v. City of Los Angeles* (1977) 71 Cal.App.3d 185, 192.

<sup>23</sup> CEQA Guidelines § 15124(c).

1678-2180



## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

1678-2180

(3) the proposed “ATC” structures near Wilson Road and Boxcar Road; and (4) the proposed Switching Station near the Santa Fe Grade.<sup>24</sup>

The GEA working group reviewed these Preliminary Engineering Plans with the HSRA and requested that such facilities be located in already-disturbed areas and as far from wetland habitat and state wildlife areas as possible. However, as with other areas of concern, the DEIR/EIS does not appear to reflect these discussions at all. For example, despite a direct request from the GEA working group to locate the proposed Switching Station away from the Los Banos Wildlife Area and Grassland Environmental Education Center, the Preliminary Engineering Plans still show that facility in one of two “alternate” locations adjacent to the Wildlife Area and Education Center.

The HSRA’s failure to disclose the actual planned locations for these facilities or describe the associated nighttime lighting, let alone any measures that the HSRA intends to take to reduce impacts to the GEA, leaves the DEIR/EIS Project description uninformative and legally inadequate.

1678-2181

#### VI. THE DEIR/EIS FAILS TO CONSIDER LESS DAMAGING PROJECT ALTERNATIVES

All four of the proposed Project Alternatives are identical in the San Joaquin Valley subsection of the Project, containing no differences in alignment, design, or other Project features.<sup>25</sup> East of the Interstate-5 overcrossing, the alignment would be predominantly on embankment along the south side of Henry Miller Road to Carlucci Road, travelling on viaduct over major watercourses within and adjacent to the GEA.

The Grassland Group has long advocated for an alternative alignment that would avoid bisecting the middle of the GEA,<sup>26</sup> but the HSRA repeatedly rejected that option. The Grassland Group also requested an analysis of design alternatives that would avoid or reduce impacts through the GEA, including a below-grade design or an above-grade enclosure. The DEIR/EIS, however, fails to include an

<sup>24</sup> DEIR/EIS, Volume III, Plans for Alternative 4, Book 4B, Sheets 49-52, 54-55.

<sup>25</sup> DEIR/EIS pp. 2-69 (Figure 2-46), 2-79 (alignment and guideway in the San Joaquin Subsection will be similar under all four alternatives).

<sup>26</sup> Expert biologist Renée Owens maintains that the DEIR/S presents inadequate rationale why an alternative that eliminates the train alignment through or adjacent to the GEA is not the preferred environmental alternative, and concludes that the HSRA lacks substantial evidence for why such an alternative is not the primary consideration as the Least Environmentally Damaging Alternative. Owens Comments, **Attachment A**, p. 26.

1678-2181

analysis of these feasible alternatives or provide a reasoned explanation for why they are not feasible. The HSRA has also denied multiple requests by the California Department of Fish and Wildlife to conduct an analysis of impacts to state wildlife areas under Section 4(f) of the U.S. Department of Transportation Act. These omissions are fatal flaws in the DEIR/EIS.

1678-2182

#### A. CEQA and NEPA Require a Meaningful Analysis of a Below-Ground Alternative in the San Joaquin Subsection of the Project

CEQA requires that an EIR provide a discussion of project alternatives that allows for meaningful analysis.<sup>27</sup> CEQA directs public agencies to avoid or reduce environmental damage when possible by requiring the consideration of environmentally superior alternatives.<sup>28</sup> An EIR shall describe a range of reasonable alternatives to the project, or to the location of the project, which would feasibly attain most of the basic objectives of the project but would avoid or substantially lessen any of its significant effects, and evaluate the comparative merits of the alternatives.<sup>29</sup> This analysis should focus on alternatives that would “avoid or substantially lessen any significant effects of the project, *even if these alternatives would impede to some degree the attainment of the project objectives, or would be more costly.*”<sup>30</sup> “[P]ublic agencies should not approve projects as proposed if there are feasible alternatives or feasible mitigation measures available which would substantially lessen the significant environmental effects.”<sup>31</sup>

Similarly, under NEPA, federal agencies must consider alternatives to their proposed actions as well as their environmental impacts.<sup>32</sup> The purpose of the discussion of alternatives is both to support the decision makers and to inform public participation. Thus, “[a]n EIR’s discussion of alternatives must contain a quantitative analysis sufficient to allow informed decision making.”<sup>33</sup> The HSRA must “[r]igorously explore and objectively evaluate all reasonable

<sup>27</sup> *Laurel Heights Improvement Assn. v. Regents of the University of California* (1988) 47 Cal.3d 376, 403.

<sup>28</sup> CEQA Guidelines §§ 15002(a)(2), (3); *Berkeley Keep Jets Over the Bay Com. v. Board of Port Cms.* (2001) 91 Cal.App.4th 1344, 1354; *Laurel Heights Impvt. Ass’n v. Regents of the Univ. of Cal.* (1998) 47 Cal.3d 376, 400.

<sup>29</sup> CEQA Guidelines § 15125.6.

<sup>30</sup> CEQA Guidelines, § 15126.6(a), (b) (emphasis added); see *Citizens for Quality Growth v. City of Mount Shasta* (1988) 198 Cal.App.3d 433, 443-445.

<sup>31</sup> Pub. Resources Code §§ 21002, 21002.1.

<sup>32</sup> 40 C.F.R. § 1502.14.

<sup>33</sup> *Laurel Heights Improvement Assn. v. Regents of the Univ. of Cal.* (1988) 47 Cal.3d 376, 404; *Kings County Farm Bureau v. City of Hanford* (1990) 221 Cal.App.3d 692, 733-735.

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

1678-2182

alternatives...”<sup>34</sup>It is “absolutely essential to the NEPA process that the decision-maker be provided with a detailed and careful analysis of the relative environmental merits and demerits of the proposed action and possible alternatives, a requirement that [courts] have characterized as ‘the linchpin of the entire impact statement.’”<sup>35</sup> This is particularly true in cases of “unresolved conflicts concerning alternative uses of available resources.”<sup>36</sup>

The DEIR/EIS must also comply with the executive wetlands order issued by President Carter. Executive Order 11990 requires federal agencies to “avoid undertaking or providing assistance for new construction located in wetlands unless the head of the agency finds: (1) that there is no practicable alternative to such construction, and (2) that the proposed action includes all practicable measures to minimize harm to wetlands which may result from such use.”<sup>37</sup> This executive order has been held judicially enforceable.<sup>38</sup>

All of the proposed Project alternatives include only aerial and at-grade embankments through the GEA, both of which would be detrimental to the surrounding environment. As disclosed in the DEIR/EIS, there are general and pervasive impacts of loud and frequent disturbances of birds, and transportation corridors can cause significant disturbance and mortality of birds and other wildlife.<sup>39</sup> This can affect species richness and abundance, cause behavioral changes, and result in frequent bird collisions. Noise, visual disturbance, the interruption of flight paths, and nighttime lighting can cause wildlife disorientation, attraction or repulsion (affecting movement), and can adversely affect bird reproduction, fitness, communication, community ecology, competition, predation, and behavior (foraging, social behavior).

The Grassland Group, landowners within their boundaries, and other organizations and individuals are very concerned that the Project will cause certain species to avoid or change their use of protected GEA wetland habitat, fragment their movement patterns between the north and south Grassland areas, and reduce species abundance, health, and reproduction. If the GEA cannot be

<sup>34</sup> 40 C.F.R. § 1502.14(a).

<sup>35</sup> *Natural Res. Def Council v. Callaway*, 524 F.2d 79, 92 (2d Cir. 1975); *All Indian Pueblo Council v. United States*, 975 F.2d 1437, 1444 (10th Cir. 1992) (thorough discussion of alternatives is “imperative”).

<sup>36</sup> See 42 U.S.C. § 4332(E); *California v. Block*, 690 F.2d 753, 766-67 (9th Cir. 1982).

<sup>37</sup> Executive Order 11990, 42 Fed. Reg. 26,961 (1977).

<sup>38</sup> *City of Carmel-by-the-Sea v. United States Dep’t of Transp.*, 123 F.3d 1142 (9th Cir. 1997).

<sup>39</sup> DEIR/EIS, pp. 3.7-51, 3.7-110 to 3.7-115.

1678-2182

avoided, the Grassland Group and others urged the HSRA to include in its design and cost estimates Project design alternatives that would substantially reduce wildlife disturbance by utilizing a below-grade design or an above-grade physical shield.

In February 2018, after meeting with the Grassland Group, HSRA Project engineers conducted an analysis and concluded that there are no physical or engineering barriers to constructing a below-grade alternative through the GEA. The engineers developed detailed cost estimates for several below-grade options, using various methods and distances.

BELOW-GRADE ALTERNATIVES ANALYZED	COST (\$ MIL)
Existing Design, Viaduct (1.5 miles)	\$390
Bored Tunnel (2.1 miles)	\$1,116
Cut/Cover Tunnel (50’ depth, 2.1 miles)	\$1,114
Bored Tunnel (4.5 miles)	\$1,327

Cost estimates prepared by HSRA, dated 2/16/2018



Illustration of Below-Ground GEA Tunnel Design Prepared by HSRA, dated 2/16/2018

Thus, the HSRA has already analyzed these alternatives but improperly omitted them from the alternatives described in the DEIR/EIS. A below-grade design would alleviate significant environmental concerns and cost uncertainties and would provide additional cost savings from avoided mitigation requirements. According to the table above, in 2018 the HSRA estimated that a cut-and-cover tunnel design through the Mud Slough corridor would cost approximately \$724 million more than the proposed above-ground viaduct design. Additional

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

1678-2183

information in the DEIR/EIS estimates that the cost of mitigation associated with biological disturbance from the viaduct design through the Mud Slough corridor would range from \$100 to \$130 million.<sup>40</sup> Presuming that a tunnel would eliminate disturbance and associated mitigation costs, the potential cost increase of a below-grade alternative in the Mud Slough corridor is approximately \$600 million.

This cost difference is less than the cost range for the four alternatives that the DEIR/EIS analyzed for the western portion of the Project, which ranged from a total of \$13.6 billion (Alternative 4) to \$20.8 billion (Alternative 3).<sup>41</sup> It is arbitrary and unreasonable to exclude the previously explored below-grade alternatives while at the same time including higher-priced alternatives for other portions of the proposed Project alignment. The HSRA has not provided a reasoned explanation for why it considered but rejected this proposed design alternative.

1678-2184

B. The HSRA Must Consider Alternatives to Avoid Substantial Impairment of the Volta and Los Banos Wildlife Areas and Adjacent Conservation Easements under Section 4(f) of the Department of Transportation Act

Section 4(f) of the U.S. Department of Transportation (DOT) Act of 1966 prohibits the Federal Railroad Administration (FRA) or any State that has assumed delegated FRA responsibility from approving a transportation project “on publicly owned land of a public park, recreation area, or wildlife and waterfowl refuge of national, state or local significance” unless “(1) *there is no prudent and feasible alternative to using that land*; and (2) such program includes *all possible planning to minimize harm to such park, recreational area, wildlife and waterfowl refuge, or historic site resulting from the use.*”<sup>42</sup>

Section 4(f) requires the HSRA (which has delegated authority from the FRA) to consider alternatives, and it creates a presumption that public parks and natural resource areas may not be used for transportation projects unless truly compelling reasons indicate that no alternative route is possible.<sup>43</sup> Section 4(f) also applies to conservation easements held by a government agency for the purpose of

<sup>40</sup> DEIR/EIS, Appendix 3.7-C, p. 7, Table 1.

<sup>41</sup> See HSRA, *San Jose to Merced Project Section State’s Preferred Alternative Fact Sheet*, p. 4 (Summer 2019), available at: [https://www.morgan-hill.ca.gov/DocumentCenter/View/29213/SJ-to-M\\_PA-Fact-Sheet\\_Summer-2019](https://www.morgan-hill.ca.gov/DocumentCenter/View/29213/SJ-to-M_PA-Fact-Sheet_Summer-2019)

<sup>42</sup> 49 U.S.C. § 303(c) (emphasis added).

<sup>43</sup> *Citizens to Preserve Overton Park, Inc. v. Volpe* (1971) 401 U.S. 402, 412.

1678-2184

wildlife and waterfowl habitat protection.<sup>44</sup> Section 4(f) creates a “specific and explicit bar” to the sacrifice of these public resources for transportation projects. “Only the most unusual situations are exempted.”<sup>45</sup> Under section 4(f), the protection of state and natural resource areas and conservation easements take precedence over other Project considerations, including cost and directness of route.<sup>46</sup>

The prohibitions under Section 4(f) apply even if land from a wildlife area or conservation easement is not directly taken for a project, but the project will nonetheless impact the wildlife area or easement.<sup>47</sup> A project can result in the “constructive use” of a wildlife or waterfowl refuge when its “proximity impacts are so severe that the protected activities, features, or attributes that qualify the property for protection under Section 4(f) are substantially impaired.”<sup>48</sup> Under the federal regulations that implement Section 4(f), interference with wildlife viewing or sleeping areas, or the substantial diminishment of wildlife habitat at a wildlife area, all constitute **constructive use**:

(1) *The projected noise level increase attributable to the project substantially interferes with the use and enjoyment of a noise-sensitive facility, such as sleeping in the sleeping area of a campground, or viewing wildlife in an area of a wildlife and waterfowl refuge intended for such viewing.*

(2) *The ecological intrusion of the project substantially diminishes the value of wildlife habitat in a wildlife and waterfowl refuge adjacent to the project, substantially interferes with the access to a wildlife and waterfowl refuge when such access is necessary for established wildlife migration or critical life cycle processes, or substantially reduces the wildlife use of a wildlife and waterfowl refuge.*<sup>49</sup>

In the GEA, the proposed Project alignment runs immediately adjacent to two public wildlife/waterfowl refuges, the Los Banos State Wildlife Area and the Volta State Wildlife Area, managed by the CDFW. The Project also crosses through a permanently protected conservation easement held by CDFW for waterfowl habitat protection. The Grassland Group and CDFW have repeatedly asked the

<sup>44</sup> Mandelker, NEPA Law and Litigation (2<sup>nd</sup> Ed. 2001) § 2:19, p. 2-45.

<sup>45</sup> *Citizens to Preserve Overton Park* at 411.

<sup>46</sup> See *Id.* at 412-13.

<sup>47</sup> Mandelker, NEPA Law and Litigation (2<sup>nd</sup> Ed. 2001) § 2:19, fn. 1, p. 2-44.

<sup>48</sup> 23 C.F.R. 774.15(a).

<sup>49</sup> *Id.*

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

1678-2184

HSRA to conduct a Section 4(f) analysis and take all feasible measures to avoid or minimize impacts to these lands. However, the cursory Section 4(f) analysis of the Volta and Los Banos Wildlife Areas in Chapter 4 of the DEIR/EIS does not adequately address the constructive use of these areas, fails to address the direct use of CDFW's easement land, and is inconsistent with other portions of the DEIR/EIS.

1678-2185

Chapter 4 does not analyze the "ecological intrusion" caused by the Project, or the Project's interference with wildlife viewing or sleeping areas, despite those being express requirements for analyzing wildlife areas under 23 C.F.R. 774.15(a). The regulation requires a finding of constructive use if a transportation project would substantially interfere with the use and enjoyment of a "noise-sensitive facility" such as a camping area or wildlife viewing area, or if it would diminish the value of wildlife habitat or wildlife use.

Detailed noise modeling conducted by the HSRA in another portion of the DEIR/EIS analyzed impacts to wildlife habitat at the Los Banos Wildlife Area and the nearby CDFW habitat easement. Based on that modelling, the HSRA determined that the operation of Project trains would substantially and adversely affect wildlife habitat for a *minimum* of 450 feet from the trains as they pass by these public lands, even with the most protective sound-barrier mitigation in place.<sup>50</sup> With less protective measures, such as the 17.5-foot sound wall proposed for trains that pass by the Volta Wildlife Area, significant impacts are expected to occur more than 500 feet from the trains.<sup>51</sup> It is worth noting that the alignment in this area is also very close to the Volta Elementary School.

Overall, the DEIR/EIS calculates that wildlife habitat on *more than 1,200 acres* will be significantly impaired, and much of this land is within the two state wildlife areas and CDFW conservation easement that require a Section 4(f) analysis.<sup>52</sup> Chapter 4 of the DEIR/EIS ignores these findings of ecological intrusion.

<sup>50</sup> DEIR/EIS Appendix 3.7-C, *HSR Guideway Enclosure Grasslands Ecological Area*, Appendix 5, *Noise Analysis Memo*, pp. 4-14, Table 1 and Figures 2-11. (As described in Section X below, a stringent noise barrier is not guaranteed.)

<sup>51</sup> *Id.*

<sup>52</sup> DEIR/EIS p. 3.7-115, Table 3.7-21, *Extent of Noise Impacts by Mechanism* (as described in Sections VIII.B and IX.8.1 below, this is a gross underestimate of total affected acreage in the GEA).

1678-2186

The Grassland Environmental Education Center is located approximately 640 feet from the Project alignment. (An introductory video about the Education Center can be found at <https://gwdwater.org/geec/>.) The Van Atta Interpretive Marsh Trail and other publicly used trails with wildlife viewing areas are located adjacent to the Education Center. Grassland Fund staff use these areas for outdoor education programs. As a few examples, staff take students into the water to explore the wetlands while wearing waders, or they lead Boy Scouts on a required "Webelos Walkabout Adventure" using trails that pass very close to the Project alignment. The detailed noise modeling conducted by the HSRA to analyze impacts to wildlife habitat in this vicinity shows Project noise levels of 77 to 84 dBA Lmax, which will significantly impair those camping experiences and substantially reduce wildlife viewing opportunities.<sup>53</sup>

There are also two public camping areas, one located in the main parking lot of the Los Banos Wildlife Area (less than 150 feet from the Project alignment) and the other located next to the hunting check station at the Volta Wildlife Area (less than 250 feet from the Project alignment). Again, the noise modeling shows Project noise levels of 77 to 84 dBA Lmax at these locations, which will significantly impair those camping experiences.



Students with Grassland Fund staff at the Grassland Environmental Education Center

1678-2187

The Section 4(f) analysis improperly relies on the *San Jose to Merced Project Section Noise and Vibration Technical Report* when analyzing noise impacts at the Volta and Los Banos Wildlife Areas, but that report has no bearing on impacts to wildlife and wildlife-based recreational uses. The *Noise and Vibration Technical Report* analyzes impacts to people and livestock, and specifically states that

<sup>53</sup> DEIR/EIS Appendix 3.7-C, *HSR Guideway Enclosure Grasslands Ecological Area*, Appendix 5, *Noise Analysis Memo*, pp. 4-14, Table 1 and Figures 2-11.



## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

1678-2187

“[n]oise effects on wildlife are evaluated separately in the *San Jose to Merced Project Section Biological and Aquatic Resources Technical Report*.”<sup>54</sup>

Based on the inapplicable *Noise and Vibration Technical Report*, the Section 4(f) analysis improperly categorizes the state wildlife areas as a “Category 3” land use, which is the same category as industrial and office uses. The technical report and corresponding Section 4(f) analysis predict only “moderate” noise impacts for Category 3 land uses, but this is inconsistent with the habitat-specific noise study conducted for the GEA and described above. Under Section 4(f), wildlife viewing and sleeping areas are considered “noise-sensitive” facilities and should not be grouped together with industrial land uses for purposes of the Section 4(f) analysis.

1678-2188

The Section 4(f) analysis in Chapter 4 of the DEIR/EIS also greatly understates the visual effects of the Project trains on users of these public lands. It fails to acknowledge that a large aerial structure will begin at the Los Banos Wildlife Area, incorrectly suggesting that the only Project features visible from the wildlife area and Environmental Education Center would be on an embankment and would pose only “minor changes to the visual environment.”<sup>55</sup> For both the Los Banos and Volta Wildlife Areas, the Section 4(f) analysis concludes that the Project would “be visible from only a very small portion of the wildlife area” and therefore “visual impacts would be minor.”<sup>56</sup> This ignores the fact that the trains will be elevated on viaducts near both wildlife areas, and that especially at the Los Banos Wildlife Area, a significant amount of public use is concentrated within that “small portion” that is adjacent to the Project, including the Grassland Environmental Education Center and Van Atta Interpretive Marsh Trail.

1678-2189

Substantial conservation investments have been made to protect and enhance habitat at the Los Banos and Volta Wildlife Areas and CDFW easement lands, and to support the high-quality outdoor experiences that these areas provide. Section 4(f) requires the HSRA to take into account those public investments that have been made to protect this critically important ecological resource, by first exploring all reasonable and prudent alternatives to the constructive use of those lands, and if that is not feasible, by employing all possible planning efforts, including coordination with and concurrence from CDFW, to

<sup>54</sup> DEIR/EIS, TR-03, *Noise and Vibration Technical Report*, p. x.

<sup>55</sup> DEIR/EIS p. 4-92.

<sup>56</sup> *Id.* at pp. 4-91 and 4-92.

1678-2189

minimize harm by including all reasonable measures to minimize harm or mitigate impacts.<sup>57</sup>

The DEIR/EIS’s conclusion that there would be no permanent constructive use of CDFW lands in the GEA is incorrect. The failure to properly evaluate these areas, propose reasonable and prudent alternatives, and employ all possible planning efforts to minimize harm is not in compliance with the requirements of Section 4(f) of the DOT Act.

1678-2190

## VII. THE DEIR/EIS FAILS TO PROPERLY TIER ITS ANALYSIS AND MITIGATION TO THE 2008 PROGRAM EIR/EIS

Under CEQA, tiering means “using the analysis of general matters contained in a broader EIR” with a later EIR that is prepared for a narrower project, “incorporating by reference the general discussions from the broader EIR.”<sup>58</sup> In order to tier a project-level EIR/EIS to an earlier program-level EIR/EIS, the project-level EIR/EIS must refer to the earlier one and must be “consistent with the program” for which the earlier EIR/EIS was approved.<sup>59</sup>

The DEIR/EIS describes itself as a “second-tier EIR/EIS that tiers off of first-tier program EIR/EIS documents,” including the 2005 Program EIR/EIS for the statewide high-speed rail project and the 2008 Bay Area to Central Valley Program EIR/EIS for the Project, as partially revised in 2012.<sup>60</sup> These older Tier 1 EIR/EISs “established the broad framework” that “serves as the foundation for the Tier 2 environmental review” contained in the DEIR/EIS.<sup>61</sup> The analysis in the DEIR/EIS purportedly “builds on the earlier decisions and program EIR/EISs and provides more site-specific and detailed analysis.”<sup>62</sup>

However, the DEIR/EIS is not consistent with the July 2008 Bay Area to Central Valley Program EIR/EIS, does not use the framework of analysis that was previously adopted, and does not incorporate or comply with the relevant commitments contained in the program EIR/EIS. The 2008 Program EIR/EIS committed the HSRA to **specific measures that would be taken as part of the project-level DEIR/EIS to address potential impacts on the GEA:**

<sup>57</sup> 49 U.S.C. § 303(c)(2).

<sup>58</sup> CEQA Guidelines §§ 15152(a), 15385; *see also* Public Resources Code § 21068.5.

<sup>59</sup> Public Resources Code § 21094.

<sup>60</sup> DEIR/EIS p. S-4.

<sup>61</sup> *Id.* at p. S-5.

<sup>62</sup> *Id.*

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

1678-2190

(A) An appropriate field survey of biological resources within areas of the GEA directly affected by proposed HST tracks or facilities, including San Joaquin kit fox, giant garter snake and important waterfowl nesting and breeding habitat to be **included in the project-level environmental analysis**.

(B) **Project-level evaluation** of the potential impacts to biological resources in the GEA from HST construction, operation and maintenance, including, but not limited to, ecosystem fragmentation impacts, impacts to wildlife movement corridors, impacts to waterfowl flight patterns, noise impacts, startle and vibration impacts, collision impacts, electrocution impacts, glare impacts, water quality and water flow impacts, impacts on waterfowl nesting and breeding, impacts on migratory habits, impacts from construction traffic, impacts of equipment storage and laydown areas, impacts from blasting and pile-driving, and impacts from temporary disruption of water supply deliveries.

(C) Minimize the footprint of necessary HST facilities to the extent feasible in the HST alignment crossing the GEA;

(D) In consultation with the California Department of Fish and Game, the United States Fish and Wildlife Service, and the Grassland Water District, an **evaluation in the project-level environmental analysis** of the timing of construction activities within the GEA and measures to minimize disturbance during nesting and flooding seasons.

(E) In consultation with the California Department of Fish and Game, the United States Fish and Wildlife Service, and the Grassland Water District, an **evaluation in the project level environmental analysis** of non-glare and directed lighting and appropriate measures to avoid disturbance impacts to sensitive species in areas of the GEA directly affected by proposed HST facilities.

(F) Acquisition from willing sellers by the Authority, or by other entities designated and supported by the Authority, of agricultural, conservation and/or open space easements encompassing at least 10,000 acres and generally located along or in the vicinity of the HST alignment and within or adjacent to the designated GEA. This measure would reduce impacts to and support conservation of wetlands and sensitive ecological areas, as well as limit urban encroachment in the vicinity of the HST through the GEA. The focus for these easements would be in areas undergoing development pressures, such as the areas around Los Banos and Volta,

21

1678-2190

and/or areas that would be most appropriate for ecological conservation or restoration. The eventual locations and total acreage for these easements would be **determined in conjunction with the project-level environmental analysis** and decisions addressing the Gilroy to Merced portion of the HST system and in consultation with the California Department of Fish and Game, the United States Fish and Wildlife Service, and the Grassland Water District.<sup>63</sup>

1678-2191

### A. **No Appropriate Field Survey of Biological Resources**

The 2008 Program EIR/EIS committed the HSRA to conduct an “appropriate field survey” of biological resources within areas of the GEA directly affected by the proposed Project, and the results were to “be included in the project-level environmental analysis.”<sup>64</sup> As described in the attached comments from expert biologist Renée Owens, appropriate field surveys for biological resources were not completed, despite the fact that HSRA had plenty of time to do so between the 2008 Program EIR/EIS and this DEIR/EIS.<sup>65</sup> The DEIR/EIS provides misleading and incomplete information about the “reconnaissance” surveys that were conducted for the Project, and the rationale provided in the DEIR/EIS for not conducting any focused field biological surveys is flawed.<sup>66</sup>

Beginning in 2017, the Grassland working group began inquiring about the HSRA’s plans to complete biological surveys. The GWD and GRCD offered to help facilitate access to private properties of affected landowners within their boundaries. The HSRA did not avail itself of this offer. Our records show that the HSRA asked CDFW for permission to conduct surveys on its state wildlife areas as late as April 2019, and CDFW promptly granted access. However, the HSRA has provided no evidence that it conduct any adequate field surveys for biological resources there or anywhere else in the GEA.

The reconnaissance-level surveys described in the DEIR/EIS’s *Biological and Aquatic Resources Technical Report* consisted of several days of wetland delineations (not the same as biological resource surveys) and a few days of roadside surveys that could not possibly have resulted in the collection of adequate

<sup>63</sup> Final Bay Area to Central Valley High Speed Train (HSR) Program EIR/EIS, Volume 1: Report, May 2008, pp. 3.15-70 - 3.15-71 (emphasis added).

<sup>64</sup> *Id.*

<sup>65</sup> Owens Comments, **Attachment A**, pp. 2-5.

<sup>66</sup> *Id.*

22

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

1678-2191

data about on-the-ground conditions.<sup>67</sup> The DEIR/EIS acknowledges that the HSRA conducted no wildlife surveys, no rare plant surveys, and no focused special-status species surveys. Instead, the DEIR/EIS relies on predictive models to delineate the location and extent of sensitive species and habitats.

In Ms. Owen's longtime experience as a field biologist, it is rarely difficult to obtain access to a Project site for the purpose of conducting adequate field surveys, and the HSRA has not provided sufficient rationale for its failure to do so.<sup>68</sup> Sufficient time is required to complete proper biological surveys, including site visits in different seasons. Ms. Owens also provides her professional opinion that predictive models do not adequately capture the full scope of existing conditions and status of biological resources, or inform the reviewing public of essential information about environmental baseline. Ms. Owens concludes that for this Project, particularly because compensatory mitigation measures are tied to estimations of existing biological resources in and around the Project alignment, the lack of proper field surveys results in an underestimation of potential impacts and necessary mitigation.<sup>69</sup>

Not only does the HSRA's failure to conduct field surveys in the GEA run afoul of the commitments made in the 2008 Program EIR/EIS, it also results in a failure to establish an adequate environmental baseline, failure to properly estimate the significant impacts to biological resources that the Project will cause, and failure to adequately mitigate those impacts to a less-than-significant level.

1678-2192

#### **B. Multiple Impacts Not Addressed**

In addition to conducting field surveys, the 2008 Program EIR/EIS committed the HSRA to undertake a Project-level evaluation of potential impacts to biological resources in the GEA including, but not limited to, "ecosystem fragmentation impacts, impacts to wildlife movement corridors, impacts to waterfowl flight patterns, noise impacts, startle and vibration impacts, collision impacts, electrocution impacts, glare impacts, water quality and water flow impacts, impacts on waterfowl nesting and breeding, impacts on migratory habits, impacts from construction traffic, impacts of equipment storage and laydown areas,

<sup>67</sup> *Id.* at p. 2-3; DEIR/EIS, *Biological Resources Technical Report*, Sections 4-4 and 4-5.

<sup>68</sup> Owens Comments, **Attachment A**, pp. 4-5.

<sup>69</sup> *Id.* at pp. 5-6.

1678-2192

impacts from blasting and pile-driving, and impacts from temporary disruption of water supply deliveries."<sup>70</sup>

Many of these impacts are not evaluated at all for the GEA, most notably ecosystem fragmentation, impacts to waterfowl flight patterns, collision and electrocution impacts, and glare impacts. Previous studies in the GEA show that ducks, for example, frequently fly after sunset from their daytime roost sites in one part of the GEA, over the Project alignment, to their nocturnal feeding sites.<sup>71</sup> The DEIR does not analyze how the Project construction, operation, and maintenance will contribute to diverted flight paths, collisions and electrocutions of birds that regularly travel between the northern and southern portions of the GEA, or how waterfowl flight patterns may be permanently altered by the Project.

1678-2193

#### **C. Project Footprint in the GEA Not Minimized**

The 2008 Program EIR/EIS committed to "[m]inimize the footprint of necessary HST facilities to the extent feasible in the HST alignment crossing the GEA." However, the Draft EIR/EIS proposes to locate a large Maintenance of Way Siding Facility (MOWS) immediately adjacent to the GEA's eastern boundary on Henry Miller Avenue between Box Car and Turner Island Roads, plus the following facilities within the GEA boundary: two Traction Power Paralleling stations, two construction staging areas, two Radio Tower Sites, several "ATC" structures, and a Switching Station.<sup>72</sup>

There is no substantial evidence that the HSRA made an effort to site these facilities away from the GEA, to minimize their footprint, or, if not feasible to site them elsewhere or reduce the footprint, to locate them strategically so as to minimize wildlife disturbance.

1678-2194

#### **D. GEA Construction Timing Measures Not Developed**

Project construction is expected to take a total of 1.5 years in the GEA.<sup>73</sup> The 2008 Program EIR/EIS committed the HSRA to consult with the CDFW, USFWS, and Grassland Water District to evaluate *in the project-level environmental analysis* the "timing of construction activities within the GEA and measures to

<sup>70</sup> Final Bay Area to Central Valley High Speed Train (HSR) Program EIR/EIS, Volume 1: Report, May 2008, pp. 3.15-70 - 3.15-71 (emphasis added).

<sup>71</sup> Fleskes, Pintail North-South Flight Paths in the Grassland Ecological Area, *Transactions of the Western Section of the Wildlife Society* (2002/2003), 38/39:22-26, p. 3.

<sup>72</sup> DEIR/EIS, Volume III, Plans for Alternative 4, Book 4B, Sheets 49-52, 54-55.

<sup>73</sup> DEIR/EIS p. 3.12-89.

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

1678-2194

minimize disturbance during nesting and flooding seasons.”<sup>74</sup> The DEIR does not achieve compliance with this requirement.

The Grassland Group has repeatedly asked for a meaningful evaluation of the potential impacts of construction activities on the GEA. In their 2007 Comments, we urged that the duration of noisy and invasive construction activities through and adjacent to the GEA may severely disrupt biological species, habitat, water quality, air quality, and recreation. Those comments specifically requested that the DEIR/EIS include an analysis of the impacts of truck and other vehicular traffic, equipment storage and laydown areas, blasting and pile-driving, and temporary disruption of water supply deliveries.

Instead, the DEIR simply expects waterfowl and recreationalists to temporarily move somewhere else during construction, as summarized in the DEIR’s findings regarding the Socioeconomics and Community impacts:

*Construction noise could affect nesting waterfowl in the GEA. However, while construction noise could result in birds nesting farther from the noise source, it would not likely drive them from the area altogether, given the overall size of the wetland ecosystem. Because the waterfowl hunting clubs are not adjacent to project construction, it is not anticipated that construction noise would affect waterfowl hunting at the various clubs in the area. Furthermore, the Authority would develop a CMP and include measures in the project to control noise levels (SOCIO-IAMF#1, NVIAMF#1). Installation of noise-reducing measures would minimize the impact on ducks and geese in the area. Because construction would occur over 1.5 years at any given location, waterfowl hunting occurs during winter, and the hunting clubs are outside the main construction area, it is expected that waterfowl would likely move to other areas within club boundaries that are not affected by increased noise.”<sup>75</sup>*

These conclusions in the DEIR are inadequate. The DEIR acknowledges adverse impacts from construction, particularly during the winter, but argues that there are “other areas” where the species and recreationalists can go to avoid adverse impacts during construction. The referenced Impact Avoidance and Mitigation Measures are either inapplicable or extremely vague and they do not address GEA impacts: SOCIO-IAMF#1 requires a Construction Management Plan

<sup>74</sup> Final Bay Area to Central Valley High Speed Train (HSR) Program EIR/EIS, Volume 1: Report, May 2008, pp. 3.15-70 - 3.15-71.

<sup>75</sup> DEIR/EIS p. 3.12-89.

1678-2194

to “minimize impacts on low-income households and minority populations,” while NV-IAMF#1 requires preparation of an internal “technical memorandum” documenting noise-reduction practices such as routing truck traffic away from residential streets or combining noisy operations “so that they occur in the same period.”<sup>76</sup>

These measures were not developed in consultation with the affected GEA resource agencies, they do not attempt to address construction timing, and they are insufficient to minimize disturbance during construction. This constitutes a violation of the 2008 Program EIR/EIS.

### **E. No GEA Lighting and Glare Reduction Measures Proposed**

In the 2008 Program EIR/EIS, the HSRA committed to work with GEA stakeholders on light and glare reduction measures, by conducting “an evaluation in the project level environmental analysis of non-glare and directed lighting and appropriate measures to avoid disturbance impacts to sensitive species in areas of the GEA directly affected by proposed HST facilities.” The HSRA agreed to evaluate such measures “in consultation with the California Department of Fish and Game, the United States Fish and Wildlife Service, and the Grassland Water District.”<sup>77</sup>

In 2018, the HSRA and the GEA stakeholder working group held several meetings in which lighting and glare impacts and mitigation measures were evaluated and discussed. In November 2018, the GEA working group provided the HSRA with an extensive list of studies showing the adverse effects of nighttime lighting, glare, and other significant impacts such as noise and vibration.<sup>78</sup> The GEA working group also gave a presentation that reviewed existing scientific literature, analyzed potential lighting and glare impacts in the GEA, and proposed mitigation measures. The working group first requested more information in order to evaluate the Project’s impacts, including the location, height and abundance of proposed Project lighting (during construction and operation), the types of light

<sup>76</sup> DEIR/EIS, Appendix 2-E, *Project Impact Avoidance and Minimization Features Analysis*, pp. 2-E-28 and 2-E-31 to 2-E-32.

<sup>77</sup> Final Bay Area to Central Valley High Speed Train (HSR) Program EIR/EIS, Volume 1: Report, May 2008, pp. 3.15-70 - 3.15-71 (emphasis added).

<sup>78</sup> GEA Working Group, *List of Literature on Wildlife Disturbance, Behavioral Effects, and Mitigation* (November 26, 2018) (Attached hereto as **Attachment C**; the studies were provided to the HSRA and their relevant findings discussed herein are incorporated by reference into these comments).



## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

1678-2195

bulbs to be used (and their brightness), and the expected daytime glare or reflection from the Project's high-speed trains.<sup>79</sup>

The working group then presented six proposed mitigation measures to address lighting and glare impacts in the GEA:

- (1) No nighttime lighting on the railway within visual distance of the GEA (both during construction and operation);
- (2) No non-essential lighting on Project buildings or structures within visual distance of the GEA;
- (3) For any essential lighting within visual distance of the GEA (for security or worker safety), a commitment to measures such as motion sensors, height limits, shielding, and bird-friendly light bulbs;
- (4) Train window design to reduce night lighting spill from passing trains;
- (5) Train headlight design using minimum required luminosity and bird-friendly light bulbs; and
- (6) Trains designed using materials or colors that reduce sunlight glare.<sup>80</sup>

HSRA staff informed the GEA working group that nighttime lighting would not be used within the GEA, however that commitment is not reflected in the DEIR/EIS. All but ignoring the detailed consultation between the HSRA and the GEA working group, the DEIR/EIS fails to disclose any details about the project's nighttime lighting or daytime glare in the GEA, declines to make a finding of significant impacts from new light sources in the GEA, and requires only minimal and vague measures to reduce lighting impacts on a Project-wide scale. This directly contradicts the 2008 EIR/EIS and does not comply with CEQA and NEPA.

1678-2196

Although the DEIR/EIS fails to disclose the location, height, or intensity of lighting associated with the Project, it does provide some details about nighttime lighting features, structure locations, and activities that would adversely affect the GEA:

<sup>79</sup> GEA Working Group Presentation, *High Speed Rail and the GEA: Initial Responses to Preliminary Impacts Analysis* (2018), p. 3 (Attached hereto as **Attachment D**).

<sup>80</sup> *Id.* at p. 9.

1678-2196

- A Maintenance of Way Siding Facility (MOWS) would be constructed immediately adjacent to the GEA's eastern boundary, on Henry Miller Avenue between Box Car and Turner Island Roads. The facility would be "more active at night, with about 30 to 40 staff," and would include nighttime "perimeter lighting as well as floodlights for buildings, pathways, and trackwork";<sup>81</sup>
- Other facilities (besides the MOWS, the immediate train and track facilities, and several new road overcrossings) include: (1) two "TPF Parallel Stations," one near Volta Road and the other near Boxcar Road; (2) two large construction staging areas, one near Los Banos Creek and the other near the Santa Fe Canal; (3) two Radio Sites, one near Wilson Road and the other located east of the Mud Slough viaduct, (4) several "ATC" structures near Wilson Road and Boxcar Road; and (5) a Switching Station near the Santa Fe Grade (adjacent to the Los Banos Wildlife Area and Grassland Environmental Education Center);<sup>82</sup>
- The Overhead Catenary System (OCS) that powers the trains "would be inspected nightly" along the entire Project right-of-way;<sup>83</sup>
- Security lighting would be installed on buildings, including unused buildings on "excess properties" acquired by the HSRA.<sup>84</sup>

For construction-related lighting impacts, the DEIR/EIS acknowledges that "[n]ighttime construction or security lighting could cause animals to delay or alter movement patterns because they may avoid lit areas," and concludes that this would be a significant impact.<sup>85</sup>

For permanent operations-related lighting impacts, the DEIR/EIS repeatedly acknowledges that "[t]rain lights and nighttime lighting on permanent facilities" could "result in permanent, intermittent disturbance of wildlife movement."<sup>86</sup> The DEIR/EIS explains that nighttime lighting can cause behavioral changes in wildlife, and that "nighttime lighting impacts are expected to be greatest in natural settings, where baseline light levels are low, and in locations

<sup>81</sup> DEIR/EIS p. 2-65.

<sup>82</sup> DEIR/EIS, Volume III, Plans for Alternative 4, Book 4B, Sheets 49-52, 54-55.

<sup>83</sup> DEIR/EIS p. 2-133.

<sup>84</sup> *Id.* p. 2-145.

<sup>85</sup> DEIR/EIS p. 3.7-111.

<sup>86</sup> *Id.*

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

1678-2196	<p>where wildlife is known to move.”<sup>87</sup> The DEIR/EIS goes on: “HSR facilities with security lighting and train headlights produce light that could result in altered movement or foraging patterns in aerial species, particularly in birds.”<sup>88</sup> The DEIR/EIS provides several citations to studies of bird disorientation that could be caused by train headlights.</p> <p>Despite these findings, the DEIR/EIS concludes that the impact of nighttime lighting from Project operations “under CEQA would be less than significant,” because “[w]hile artificial light from passing trains and HSR track and systems may result in altered movement or foraging patterns of terrestrial and aerial wildlife species, particularly in non-urban areas, such effects would be localized.”<sup>89</sup> The DEIR/DEIS also notes that security lighting on Project facilities “would not [be] expected to result in a substantial impact on birds because the impacts would be localized and stationary and because most bird species are diurnal” (active only in the day).<sup>90</sup></p>	1678-2197	<p>switches to reduce the time when lights are illuminated, using appropriate shielding to reduce horizontal or skyward illumination, and avoiding the use of high-intensity lights (e.g., sodium vapor, quartz, and halogen). Lighting will not be installed under viaduct and bridge structures in riparian habitat areas.”<sup>92</sup></p> <p>Not only are these measures unenforceable and uncertain, as discussed in Section VII.B of these comments, but they are not “appropriate measures to avoid disturbance impacts to sensitive species in areas of the GEA directly affected by proposed HST facilities,” as was promised in the 2008 Program EIR/EIS. The DEIR/EIS must be revised to incorporate specific, enforceable, and protective mitigation to avoid lighting and glare impacts in one of the most sensitive open spaces in the Central Valley.</p>
1678-2197	<p>Despite the significant number of new structures, the uncertain timeline for construction, and the overall acknowledgment of potential lighting impacts on birds, the DEIR/EIS proposes only vague measures to reduce lighting impacts generally. These measures involve no consultation, oversight, permitting or enforcement by third-party agencies or entities other than the HSRA itself:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>For lighting impacts during construction, the relevant language of mitigation measure BIO-MM#76 states that the HSRA “would shield nighttime lighting to avoid illuminating wildlife movement corridors in circumstances where feasible.”<sup>91</sup></li> <li>For lighting impacts during operations, no mitigation measures are proposed, but under proposed Project Impact Avoidance and Minimization Feature BIO-IAMF#12, the HSRA makes a general and unspecified commitment to use bird friendly lighting. This lighting commitment is not discussed in the main body of the DEIR/EIS but is found in Technical Appendix 2-E: “Use of facility lighting that does not attract birds or their prey to project sites. These include using non-steady burning lights (red, dual red and white strobe, strobe-like flashing lights) to meet Federal Aviation Administration requirements, using motion or heat sensors and</li> </ul>	1678-2198	<p><b>F. <u>Easement Locations and Acreages Not Determined</u></b></p> <p>The 2008 Program EIR/EIS committed to acquire “agricultural, conservation and/or open space easements encompassing at least 10,000 acres” within or adjacent to the GEA, to reduce impacts to and support the conservation of wetlands and sensitive ecological areas, as well as to limit urban encroachment in the vicinity of the Project through the GEA.<sup>93</sup> The 2008 EIR/EIS stated that the “locations and total acreage for these easements would be determined <i>in conjunction with the project-level environmental analysis</i> and decisions addressing the Gilroy to Merced portion of the HST system and in consultation with the California Department of Fish and Game, the United States Fish and Wildlife Service, and the Grassland Water District.”<sup>94</sup></p> <p>The GEA working group (including the Grassland entities and many non-profits and public agencies), along with CDFW, USFWS, and the HSRA spent close to two years developing a scientific model and a map of the highest-priority locations for easement acquisitions in and around the GEA. The model, developed by conservation mapping expert Patrick Huber, used Marxan software to analyze various conservation objectives, such as habitat connectivity, secure water rights, potential urban encroachment areas, cropping patterns, and other factors. The resulting map identifies high, medium, and low conservation-priority parcels that are most suitable for easements that would meet a variety of the HSRA’s</p>

<sup>87</sup> DEIR/EIS p. 3.7-118.

<sup>88</sup> *Id.*

<sup>89</sup> *Id.*

<sup>90</sup> *Id.*

<sup>91</sup> DEIR/EIS p. 3.7-167.

<sup>92</sup> DEIR/EIS, Appendix 2-E, p. 2-E-9.

<sup>93</sup> Final Bay Area to Central Valley High Speed Train (HSR) Program EIR/EIS, Volume 1: Report, May 2008, pp. 3.15-70 - 3.15-71 (emphasis added).

<sup>94</sup> *Id.*

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

1678-2198

mitigation requirements, and would particularly meet the 10,000-acre GEA-related requirement set forth in the 2008 Program EIR/EIS.

The DEIR/EIS, however, does not describe or incorporate the 10,000-acre commitment, nor does it commit to executing that commitment in the manner that the Grassland working group, CDFW, USFWS, and the HSRA developed.<sup>95</sup> The DEIR/EIS must be revised to clearly describe the 10,000-acre easement commitment, and adopt the Marxan methodology agreed to by these resource agencies. The 2008 EIR/EIS committed to doing this “in conjunction with” this project-level DEIR/EIS and “in consultation” with CDFW, USFWS, and GWD.

#### VIII. THE DEIR/EIS FAILS TO ADEQUATELY ESTABLISH THE EXISTING ENVIRONMENTAL SETTING AGAINST WHICH THE DEIR/EIS IS REQUIRED TO ANALYZE THE PROJECT'S POTENTIALLY SIGNIFICANT IMPACTS

An accurate description of the environmental setting is critical because it establishes the baseline physical conditions against which a lead agency can determine whether an impact is significant.<sup>96</sup> Under CEQA and NEPA, an EIR/EIS must include a description of the physical environmental conditions in the vicinity of the project from both a local and regional perspective.<sup>97</sup> The EIR/EIS must provide an accurate description of the environmental baseline, because “[t]he impacts of the project must be measured against the ‘real conditions on the ground.’”<sup>98</sup>

1678-2199

##### A. The DEIR/EIS Improperly Defines the Grassland Ecological Area and Omits It from a List of Conservation Areas

A serious flaw in the DEIR/EIS is that it fails to correctly identify, describe, and classify the GEA. These mistakes result in an improperly narrow analysis and

<sup>95</sup> The only two DEIR/EIS references are found in a discussion of Project alternatives in Appendix 2-I at p. 43 (“As part of the Program EIR/EIS Tier 1 environmental process, the Authority committed to ... the purchase of 10,000 acres of conservation easements to avoid and reduce impacts to wildlife species”), and a general statement repeated throughout Chapter 3.7 (e.g. pp. 3.7-140, -166, 171, -172) that proposed compensatory mitigation for biological resources “would be consistent with and would help advance mitigation commitments at the program level, including mitigation intended to address impacts in the GEA.”

<sup>96</sup> CEQA Guidelines § 15125(a).

<sup>97</sup> *Id.*; 40 C.F.R. § 1502.15.

<sup>98</sup> *Save Our Peninsula Committee v. Monterey Board of Supervisors* (2001) 87 Cal.App.4th 99, 121.

1678-2199

a significant underestimation of environmental impacts. The flaws in the DEIR/EIS were made in spite of our Scoping Comments, which specifically asked that the DEIR/EIS include “a full description of the GEA, including its location in relation to the proposed project,” a description of the importance of the area, and maps “showing where potential alignments may cross the GEA and denoting, for example, wildlife habitat, wildlife corridors, flyways, state and federal easement lands, proposed GEA buffer zones, and other significant resource areas.”<sup>99</sup>

The GEA is designated as a wetland of worldwide importance under the Ramsar Convention, an international treaty to which the United States is a signatory.<sup>100</sup> The boundary map of this internationally recognized wetland is readily available online and attached here as **Attachment B**.<sup>101</sup> The boundary of the GEA generally aligns with the federally designated Grasslands Wildlife Management Area (GWMA) (see Figure 1, below). The GWMA was established in 1979, and expanded in 2005, under the Migratory Bird Conservation Act, 16 U.S.C. §715 *et seq.* This federal designation authorizes the USFWS to acquire and manage habitat, including conservation easements, on farmland and open space deemed necessary for the conservation of migratory birds. Approximately 131,000 acres within the GWMA are protected in federal or state ownership or conservation easements, and tens of thousands of acres remain eligible under federal law for future protection.

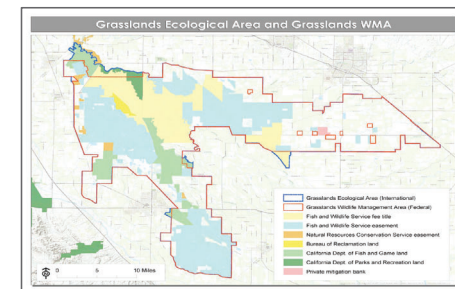


Figure 1 (Source: USFWS)

<sup>99</sup> GWD, GRCD, and Grassland Fund Scoping Comments on San Jose to Merced High Speed Train System through Pacheco Pass Project EIR/EIS, p. 9. (April 30, 2009).

<sup>100</sup> RAMSAR website describing the GEA, available at: <https://rsis.ramsar.org/rs/1451>

<sup>101</sup> See also RAMSAR map of the GEA, available at: <https://rsis.ramsar.org/RISApp/files/3268345/pictures/US1451map.pdf>

# Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

1678-2199

Page 122 of the Biological and Aquatic Resources Technical Report that was prepared for the HSRA in conjunction with the DEIR/EIS acknowledges that the GEA is “the primary area of conservation significance in the Central Valley.” However, the DEIR/EIS defines “Conservation Areas” as “land parcels that are protected or managed specifically or that have been designated for the conservation of biological or aquatic resources.” The DEIR/EIS describes three types of conservation areas: conservation easements, public lands (refuges and ecological reserves), and conservation and mitigation banks.<sup>102</sup> The DEIR/EIS then expressly excludes the GEA from its list of “conservation areas that could potentially be affected by the project.” This is likely due to the improper classification of the GEA as an Important Bird Area (discussed further below) rather than as an internationally-designated wetland of importance and a nationally established wildlife management area. The GEA should be added to the discussion of impacts to conservation areas in the DEIR/DEIS.

1678-2200

## B. The DEIR/EIS Uses an Incorrect Boundary for the GEA

Instead of using the established GEA boundary, the DEIR/EIS uses the boundary of the National Audubon Society’s “Important Bird Area” (IBA), which occupies a smaller boundary within the larger GEA boundary.<sup>103</sup> As shown in Figure 2 below, the GEA boundary encompasses much more of the Project’s alignment than the IBA boundary. The train passes through two portions of the GEA but only one portion of the IBA. Entire miles of the proposed aerial and embankment segments of the train are within the GEA but not within the IBA:

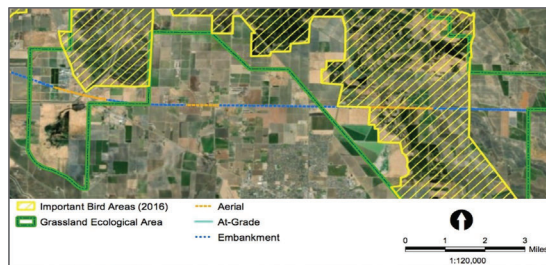


Figure 2 Source: High-Speed Rail Authority

<sup>102</sup> DEIR/EIS pp. 3.7-6 to 3.7-7.

<sup>103</sup> DEIR/EIS pp. 3.7-42, 3.7-50 (Figure 3.7-4, showing the GEA as coextensive with the IBA).

1678-2200

The Authority’s decision to analyze impacts within the IBA boundary instead of the larger GEA boundary is unsupported and does not comply with CEQA or NEPA.<sup>104</sup>

1678-2201

## 1. The IBA Boundary Is Inconsistent with Prior Analyses

The Authority previously referenced the larger GEA boundary in other review documents that preceded this DEIR/EIS. In 2007, the Authority published a “Summary of Key Issues” regarding the Program-level DEIR/EIS for this segment of the Project.<sup>105</sup> The Summary of Key Issues accurately described the GEA as a wetland of international importance under the Ramsar Treaty and also discussed the GWMA at length. It stated that the “Henry Miller Road alignment alternative would extend through two southern portions of the GEA boundary... The western portion crossed by the alignment alternative closest to Los Banos would extend adjacent to Henry Miller Avenue/Road and the San Luis Wasteway and cross Ingomar Road south of the Volta Wildlife Area.”

The Summary of Key Issues included a map showing the accurate GEA boundary and the high-speed rail alignment passing through two segments of the GEA. The 2008 Program EIR/EIS (at p. 3.15-19) and the 2012 Revised Program EIR/EIS provided a similar description of the GEA.<sup>106</sup> It is improper for the HSRA to now reduce the area that it considers to encompass the GEA, particularly when its prior commitments to analyze Project impacts within the GEA were based on representations that the correct boundary would be utilized.

1678-2202

## 2. The Audubon Society Disagrees that Its IBA Boundary Is the Proper Area of Analysis

The Audubon Society reviewed the DEIR/EIS and provided a write-up concluding that the GEA boundary is the more appropriate boundary for analysis.<sup>107</sup> Audubon explains that its Important Bird Areas (IBAs), while helpful for guiding bird conservation efforts, confer no regulatory authority and are most useful “when no other designations exist in a particular region.”

According to Audubon, there are 148 IBAs in California that were initially designated and then later mapped between 2006 and 2008, based on descriptions

<sup>104</sup> See Owens Comments, **Attachment A**, pp. 27-28.

<sup>105</sup> HSRA, *Bay Area to Central Valley High-Speed Train: Summary of Key Issues on the Draft EIR/EIS* (Dec. 19, 2007).

<sup>106</sup> See Owens Comments, **Attachment A**, pp. 26-27 (discussing the 2012 Revised Program EIR/EIS).

<sup>107</sup> Audubon California, *Grasslands IBA Background and Justification for Use of GEA Boundary in Environmental Impacts Analysis* (2020) (attached as **Attachment E**).



## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

1678-2202

in a 2004 book by Daniel Cooper.<sup>108</sup> These site descriptions “were often based on jurisdictional boundaries (i.e. state wildlife areas and national wildlife refuge boundaries)” and were not always comprehensive, thus additional research was often necessary in an attempt to make the maps as accurate as possible.<sup>109</sup>

Audubon acknowledges that its IBA boundaries are only considered as “approximations of the best habitat,” and that new science has shed light on species range shifts, the importance of habitat connectivity and working lands, impacts of land-use change, and other pressures on habitat, as well as water availability. As a result, Audubon is in the process of updating its IBA boundaries. The Grassland IBA boundary has not yet been updated, but preliminary evaluations suggest that the boundary should be expanded.

Audubon notes that “in the Grasslands region other designations do exist and therefore must be evaluated to determine which is most representative of the full suite of taxa that may be impacted by a development project such as the construction and operation of the high speed rail.” It points out that the GEA boundary is recognized by the Western Hemisphere Shorebird Reserve Network and the Central Valley Joint Venture, and concludes that the GEA boundary “provides greater representation, than the current IBA boundary, of the area’s taxa, including birds, and should be used to evaluate any environmental impacts analysis.”<sup>110</sup>

1678-2203

### 3. The Omitted GEA Areas Contain Important Habitat

Not only is the land that falls outside of the IBA boundary but within the GEA boundary set aside for future protection by the U.S. Fish and Wildlife Service, it also contains significant habitat that supports waterfowl, shorebirds, Tri-Colored Blackbirds and other species of concern. Figure 3 is a recent photograph (taken in April 2020) of wetlands near Volta that are within the GEA boundary but not the IBA boundary, located along Henry Miller Road on the proposed high-speed rail alignment:

<sup>108</sup> *Id.*

<sup>109</sup> *Id.*

<sup>110</sup> *Id.*

1678-2203



**Figure 3** (Source: Grassland Water District)

The figure is a small example of the thousands of acres of habitat that lie within the GEA but outside of the IBA. Impacts to this habitat and the special-status species it supports cannot be omitted from the DEIR/EIS.<sup>111</sup> As described later in Section IX.A.1 of the Comments, using the wrong boundary significantly understates the Project’s environmental impacts.

1678-2204

### C. The DEIR/EIS Fails to Explain the Existing Regulatory Setting Regarding the Merced County General Plan

The Merced County 2030 General Plan establishes land-use planning policies and procedures to ensure the protection of state and federal wildlife refuges and wetlands within the Grassland Ecological Area.<sup>112</sup> These policies and procedures require detailed evaluations of a proposed project’s impacts on biological resources, and sets forth guidelines for recommending sufficient measures to protect sensitive habitats in and around the GEA from further encroachment and adverse effects.<sup>113</sup> The Merced County General Plan incorporates the GEA boundary as well as the larger “Grassland Focus Area” boundary, which establishes a buffer zone around the GEA where land uses must be sensitive to encroachment and fragmentation of GEA habitat. The General Plan

<sup>111</sup> Owens Comments, **Attachment A**, pp. 27-28.

<sup>112</sup> Merced County General Plan, pp. LU-11 and LU-15, Policies LU-1.13 and LU-4.7, available at <https://www.co.merced.ca.us/DocumentCenter/View/6766/2030-General-Plan?bidId=>; Merced County General Plan EIR, p. 4-25, Map of GEA and surrounding Grassland Focus Area, available at:

<https://www.co.merced.ca.us/DocumentCenter/View/6767/General-Plan-FEIR?bidId=>.

<sup>113</sup> Merced County General Plan EIR, Mitigation Measure BIO-1k, p. 2-17, *id.*

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

1678-2204

also establishes specific land-use planning and permitting procedures that require consultation with the Grassland Resources Regional Working Group.<sup>114</sup>

As a result of these General Plan policies and procedures, the Grassland Resources Regional Working Group has successfully worked with project applicants and with the Merced County Planning and Community Development Department to ensure that project siting, design, lighting, water quality, and other habitat protection measures are adopted. In particular, the Grassland Resources Regional Working Group has helped develop multiple Nighttime Lighting Plans and Avian Protection Plans to address construction and operational impacts from various projects. These plans were then accepted by the project applicant and adopted by the County as binding conditions of approval.

The DEIR/EIS fails to describe this regulatory setting, in which the County has developed specific protections and procedures to avoid fragmentation and adverse impacts to the GEA. The HSRA has also refused to consider using those procedures to address significant concerns held by the Grassland Resources Regional Working Group. Over the course of multiple meetings with the HSRA, the GEA working group offered to provide examples of Nighttime Lighting Plans and Avian Protection Plans, and requested the HSRA's cooperation to develop similar mitigation plans for this Project. The HSRA did not agree, and these protective measures are not set forth in the DEIR/EIS. The DEIR/EIS must be revised to describe the GEA-specific policies and procedures in the Merced County General Plan.

1678-2205

### **D. The DEIR/EIS Improperly Relies on Models to Describe Existing Biological Resources**

The expert comments submitted by Ms. Owens explains in detail why the use of a predictive "model" in lieu of real-world surveys for existing biological resources is flawed. First, the model is incomplete and subjectively applied, and is not peer reviewed. In her view it is "highly experimental" and unsupported by any recent ground-truthing.<sup>115</sup>

Second, the accuracy of any computer-based spatial analysis (GIS) is influenced by the quality of the spatial data sets used and the techniques in which they are applied. The DEIR/EIS does not provide a clear description of these factors to allow for a determination of the validity of the GIS-based assessment. An

<sup>114</sup> *Id.*

<sup>115</sup> Owens Comments, **Attachment A**, p. 7.

1678-2205

expert reviewer cannot duplicate the model without this information. The model does not appear to use a consistent methodology to assess existing conditions, and for certain species it appears the model was not used at all "due to lack of understanding of habitat parameters." Models are only useful for a narrow purpose, are not meant to be strictly predictive of real-world conditions, and become less reliable when less relevant or site-specific data is used. This is true here, particularly where the model is used to develop specific estimates of affected acreage and inform specific mitigation.<sup>116</sup>

Third, despite the fact that Appendix F to the *Biological and Aquatic Resources Technical Report* is incomplete and contains only partial sentences reflecting CDFW's previous comments, it is clear that CDFW has expressed serious doubts regarding the ability of a model to accurately predict impacts to species and habitats. CDFW commented that habitat modeling is "one tool" for assessment, but should not be used "in lieu of sufficient on-the-ground survey and assessment verification," noting that in another area of the Project a rare plant was not identified by the model yet was found during construction.<sup>117</sup>

Fourth, the model relies too heavily on CDFW's California Natural Diversity Database (CNDDB), which is not a detailed or comprehensive database. The CNDDB reports species sightings and uses conservative reporting parameters that rely on voluntary reports. Areas that have not been surveyed very much are not often reflected in the CNDDB, and thus a lack of CNDDB records in an area does not indicate that a species is absent, only that the database provides no information. CDFW makes the disclaimer on its CNDDB website that "field verification for the presence or absence of sensitive species will always be an important obligation." CDFW's shared this same concern in comments made to the HSRA.<sup>118</sup>

Fifth, the model places over-weighted reliance on habitat types, which greatly reduces the predictability of the presence of special-status species, and omits key data regarding species density or abundance. In particular, species that are generalists, over-wintering species, migrants, or species that use an area as a corridor can often be found using land outside of their primary habitat type. There may also be areas where a high density of a protected species can be found. Ms.

<sup>116</sup> *Id.* pp. 7-8.

<sup>117</sup> *Id.* pp. 8-9.

<sup>118</sup> *Id.* pp. 9-11.

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

1678-2205

Owens relates several examples of this from her own work, as well as relevant studies that reached the same conclusions.<sup>119</sup>

In another example, the CDFW disputed the HSRA's use of the model to predict the habitat of the San Joaquin kit fox, noting that the model "was intended to be used to identify lands to target for protection," and "[t]herefore, the model should not be used solely for the purpose of identifying habitat" for the kit fox, particularly in the vicinity of the GEA near Los Banos. The HSRA disagreed with CDFW. In another comment, CDFW emphasized the potential for rapid changes in cropping patterns and land cover classifications in the San Joaquin Valley, underscoring its concern about under-identification of the need for potential mitigation, "similar to what was experienced with another HSR segment." These disagreements serve to emphasize our concerns that future mitigation for lost habitat that is initially based on a predictive model may not be conducted in a manner that is best informed by resource agencies with expertise.<sup>120</sup>

Ms. Owens notes that even where the DEIR/EIS acknowledges species for which its model is incomplete, it inappropriately purports to rely on data sets "from aerial interpretation" or "windshield surveys" that are not appropriate to detect the species, and makes reference to "on-the-ground surveys" that were not conducted.<sup>121</sup> She concludes: "There is an abundance of taxa- and species-specific incidences where the DEIR/S's omission of floral and faunal surveys will result in errors in assumptions and protocols for avoidance and mitigation measures. This is especially significant considering the applicant has created very specific estimates (acreages) of impacts on special-status species, without clear explanation of how these acreages were derived from the inconstantly applied model. The DEIR/S needs to demonstrate specifically how acreages of impacts were derived for each habitat, especially with zero ground-truthing."<sup>122</sup>

1678-2206

#### **IX. THE HSRA LACKS SUBSTANTIAL EVIDENCE TO SUPPORT ITS CONCLUSIONS IN THE DEIR/EIS REGARDING THE PROJECT'S SIGNIFICANT IMPACTS**

##### **A. Biological Resource Impacts Are Underestimated**

Once an accurate depiction of the presence of biological resources in the GEA is identified and described, the DEIR/EIS must analyze how the direct and indirect

<sup>119</sup> *Id.* pp. 11-13.

<sup>120</sup> *Id.* pp. 12-13.

<sup>121</sup> *Id.* pp. 13-14.

<sup>122</sup> *Id.* p. 14.

1678-2206

impacts of the project would affect these resources *after feasible mitigation is imposed*.<sup>123</sup> Direct and indirect significant effects of the Project on the environment shall be clearly identified and described, giving due consideration to both short-term and long-term effects.<sup>124</sup>

A complete analysis of the potential biological impacts of the Project on the GEA is essential due to the considerable importance of this area. The GEA constitutes one of the most important waterfowl and shorebird wintering areas on the Pacific Flyway, and international treaties have recognized the habitat as a resource of international significance. The complex of wetland habitats within the GEA is of special significance because the size, juxtaposition, and connectivity of the different wetland types provide a unique opportunity to sustain native migratory and resident wildlife populations.<sup>125</sup>

The associated uplands surrounding the seasonal wetlands are also of special importance because they provide nesting areas for waterbirds, important food sources for grazers such as geese, and essential habitat for endangered species and numerous upland wildlife. Over one million waterfowl winter in the GEA each year and the GEA provides critical habitat for over 550 species of plants and animals, including 49 plant and animal species that are endangered, threatened or candidate species under state or federal law.<sup>126</sup>

For the reasons set forth below, prior to approval of the Project, the DEIR/EIS must be revised to provide an adequate and complete assessment of the Project's potential biological impacts on this important ecological resource.

##### *1. Using the Wrong GEA Boundary Significantly Understates Biological Resource Impacts*

The effect of using the IBA boundary rather than the GEA boundary is that the DEIR/EIS significantly underestimated the Project's environmental impacts. By narrowing the area of analysis to exclude several large areas in both the western and eastern portions of the GEA, impacts are not accurately identified,

<sup>123</sup> CEQA Guidelines § 15126(a).

<sup>124</sup> *Id.*

<sup>125</sup> 2007 Comments, Appendix 11, Fredrickson, Leigh H. and Laubhan, Murray K., *Land Use Impacts and Habitat Preservation in the Grasslands of Western Merced County, CA* (February 1995).

<sup>126</sup> Owens Comments, **Attachment A**, pp. 25-26.

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

1678-2207

disclosed, or mitigated. The following presents a few of the numerous examples of this problem:

- Impacts on habitat for waterfowl and shorebirds were only modelled within the IBA boundary, resulting in a determination of only 51.8 acres of permanent impacts and 30.5 acres of temporary impacts<sup>127</sup>
- Noise impacts to waterbirds were only modelled within the IBA boundary, resulting in a determination of only 33 acres where birds would experience temporary hearing damage, 188 acres where bird communications would be masked by passing trains, and 984 acres where bird disturbance/arousal would occur.<sup>128</sup>
- Visual disturbance impacts for wildlife were only modelled within the IBA boundary, resulting in a determination of only 524 acres where disturbance would occur.<sup>129</sup>
- Mitigation Measures BIO-MM#58 (compensatory mitigation for impacts to waterfowl and shorebird habitat) and BIO-MM#80 (structures to minimize wildlife impacts) are designed to address the above-described impacts only within the IBA.<sup>130</sup> Accordingly, the DEIR/EIS proposes to provide compensatory mitigation only for the acres experiencing adverse impacts within the IBA, and to construct the most wildlife-protective structures only within the IBA boundaries and not, for example, near Volta.<sup>131</sup>

Ms. Owens concludes that the use of the IBA boundary instead of the GEA boundary “eliminates analysis of impacts to a host of special-status species and related habitat, including the tri-colored blackbird,” and reduces the estimated acres of affected habitat.<sup>132</sup> The DEIR/EIS must be revised to disclose the impacts associated with the entire GEA and not just the Audubon IBA.

1678-2208

### 2. *Use of a Habitat Model and Failure to Complete Adequate Surveys Underestimates Biological Resource Impacts*

Ms. Owens concludes that it is “impossible to analyze direct, indirect, or cumulative impacts to species” without “current, ground-truthing data available.”<sup>133</sup> She criticizes the DEIR/EIS’s reliance on “deferred surveys post-

<sup>127</sup> DEIR/EIS pp. 3.7-99 to 3.7-100 (Table 3.7-16.)

<sup>128</sup> *Id.* pp. 3.7-114 to 3.7-115 (Table 3.7-21).

<sup>129</sup> *Id.* p. 3.7-117.

<sup>130</sup> *Id.* pp. 3.7-162 and 3.7-170 to 3.7-171.

<sup>131</sup> *Id.*

<sup>132</sup> Owens Comments, **Attachment A**, pp. 25-28.

<sup>133</sup> *Id.* p. 5.

1678-2208

permitting,” where the HSRA promises to conduct “pre-construction surveys” for various species as part of its mitigation strategy. That strategy denies the reviewing public essential information about the Project’s baseline environmental conditions and potential impacts. It also lacks appropriate success and performance criteria that should be reviewed by the public before the Project is approved. Finally, short-term or one-time pre-construction surveys are vulnerable to seasonal and annual variabilities in climate, species presence, and human disturbance.<sup>134</sup>

This is particularly true in the GEA where wetlands are seasonally flooded, many plant and animal species emerge only seasonally, migrations occur during certain times of year, and human disturbances such as hunting or construction affect species presence and abundance. The combined reliance on habitat models to predict biological resource impacts and pre-construction surveys to verify and mitigate those impacts is inadequate under CEQA and NEPA.

1678-2209

### 3. *Noise and Vibration Impacts on Biological Resources Are Underestimated*

Noise disturbances of wildlife in the GEA are of significant concern. Noise disturbance may displace waterfowl from feeding grounds, cause desertion of nests, increase energetic costs associated with flight, result in changed flight paths, and lower the productivity of nesting or brooding waterfowl, among other impacts.<sup>135</sup>

Ms. Owens notes that the DEIR/EIS uses dismissive phrases regarding noise impacts, such as “[m]aintenance activities are expected to be dispersed over time and location and are not expected to be of an intensity or duration to result in considerable effects on wildlife movement,” or that noise impacts will be “intermittent”.<sup>136</sup> These phrases should be retracted from the DEIR/EIS because they mask the very real effects that maintenance activities (which can be significant) and frequent loud trains will have on biological resources.

1678-2210

Ms. Owens also criticizes the fact that the entire noise impact analysis is based on a single 2012 “interim criterion” from the Federal Railroad

<sup>134</sup> *Id.* p. 26.

<sup>135</sup> 2007 Comments Appendix 12, U.S. Fish & Wildlife Leaflet 13.2.15; 2007 Comments Appendix 4, *Dr. Weissman Comments* at pp. 3-4 (citing numerous reports); **Attachment C**, *List of Literature on Wildlife Disturbance, Behavioral Effects, and Mitigation* (Nov. 26, 2018).

<sup>136</sup> Owens Comments, **Attachment A**, p. 34.



## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

1678-2210

Administration (FRA) for the impact of train noise on animals. That criterion estimated that the sound exposure level (SEL) from a single train pass-by would be 100 A-weighted decibels (dBA), which represents the loudness of sounds in the air as perceived by the human ear.<sup>137</sup> The FRA was careful to note that the criterion was developed based on “preliminary indications” and “rough estimates of threshold levels for observed animal disturbance, and habituation characteristics for only a few species.”<sup>138</sup> In fact, the FRA research came from only four outdated studies, none peer reviewed, that were based on aircraft noise using a variety of research methodologies and focused primarily on domesticated livestock and turkeys.<sup>139</sup>

1678-2211

Ms. Owens discusses the fact that scientific understanding of wildlife responses to noise has developed and evolved since those earlier studies, resulting in more protective noise criteria and thresholds for sensitive species. She concludes that the DEIR/EIS’s reliance on the FRA’s 100 dBA interim criterion is neither accurate nor protective, and that it is inapplicable and inappropriate to use that criterion as the starting point for analyzing the Project’s noise impacts on wildlife. Therefore, the conclusions made by the DEIR/S about noise impacts, including their degree, scope, and distance, are unsupported by substantial evidence and do not contribute to an informed impacts analysis. As a result, mitigation measures for noise impacts must be revisited using more conservative approaches.<sup>140</sup>

1678-2212

The noise impacts analysis also erroneously categorizes the unique hearing abilities and behaviors of numerous species into a single set of noise thresholds. The DEIR/EIS does not clearly explain how the HSRA chose these specific and singular criteria, why they apply simultaneously to dozens of species with differentiated hearing abilities, or what scientific evidence supports the application of those thresholds to high-speed train operations, as opposed to roads or plane overflight.<sup>141</sup>

1678-2213

The DEIR/EIS further errs in its overreliance on a 2016 report by the California Department of Transportation (Caltrans), entitled “*Technical Guidance for Assessment and Mitigation of the Effects of Highway and Road Construction Noise on Birds*.” The DEIR/EIS refers to this report at least ten times in the

<sup>137</sup> *Id.* pp. 34-35.

<sup>138</sup> *Id.* p. 35.

<sup>139</sup> *Id.* pp. 35-37.

<sup>140</sup> *Id.*

<sup>141</sup> *Id.* pp. 37-38.

1678-2213

DEIR/EIS, in support of its noise thresholds for wildlife.<sup>142</sup> However, as Ms. Owens describes, the report contains a number of caveats and warnings that it should not be relied upon as an official standard or specification, that Caltrans has not verified its conclusions, that it is an interim document and should not be used for trains. Moreover, the studies cited in the Caltrans do not pertain to the special-status species analyzed in the DEIR/EIS, and only consider one waterbird, the mallard.<sup>143</sup>

The Caltrans report does not meet standards of scientific veracity, and as such Ms. Owens concludes that the DEIR/EIS’s reliance on that report results in erroneous claims that birds habituate to train noise, vibration effects are less extensive than noise effects, the masking of bird vocalizations is limited, and noise impacts have a limited effect on reproduction (and other behaviors). For these reasons Ms. Owens concludes that the noise thresholds for wildlife “are not based upon the best available science, they are invalid and not appropriately applied.”<sup>144</sup> After discussing the need to apply the “precautionary principle” in this situation, and reviewing the various noise mitigation measures proposed and analyzed by the HSRA, Ms. Owens supports the application of a “strict noise reduction standard” that includes a full guideway enclosure to reduce both noise pollution and bird strikes.<sup>145</sup>

1678-2214

#### 4. Lighting and Glare Impacts Are Underestimated

Ms. Owens provides a supported critique of flawed impact avoidance and mitigation measures in the DEIR/EIS that should be revised or better explained, including AVQ-MM#4 (“Provide Vegetation Screening along At-Grade and Elevated Guideways Adjacent to Residential Areas”), AVQ-MM#7 (“Provide Noise Barrier Treatment”), and BIO-IAMF#12 (“Design the Project to be Bird Safe”).<sup>146</sup>

She also concludes that the lighting and glare mitigation measures initially requested by the GEA working group are feasible and effective, and should be incorporated to reduce impacts in the GEA.<sup>147</sup>

<sup>142</sup> *Id.* p. 38.

<sup>143</sup> *Id.* pp. 38-39.

<sup>144</sup> *Id.* p. 39.

<sup>145</sup> *Id.* pp. 40-41.

<sup>146</sup> *Id.* pp. 29-32.

<sup>147</sup> *Id.* pp. 33-34.

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

1678-2215

### 5. *Impacts to Rare Plants Are Unmitigated*

In the expert opinion of Ms. Owens, the presence and population status of special-status plant species cannot be determined from a theoretical model such as the one used in the DEIR/EIS, nor can a model accurately estimate the acreage of impacts to rare plants.<sup>148</sup> In order to accurately identify rare plants, a thorough plant survey must be conducted and proper reports and mitigation plans must be developed. The California Native Plant Society and CDFW both publish botanical survey guidelines and protocols that are intended to be consistent with environmental laws such as CEQA.<sup>149</sup> They require a comprehensive survey of the affected area and a sufficient number of visits spaced throughout the growing season, among other requirements.<sup>150</sup> If rare plants are found, specific protocols are used to develop a revegetation plan, weed control plan, or translocation plan.

Ms. Owen concludes that these protocols cannot be met with the one-time, abbreviated pre-construction survey that is proposed in the DEIR/EIS under Mitigation Measure BIO-MM#7, which simply states: “Prior to any ground-disturbing activity, the Project Biologist would conduct presence/absence botanical field surveys for special-status plant species and special-status plant communities within a work area.” This mitigation measure does not comply with state guidelines and survey protocols, does not require a comprehensive rare plant survey as described above, and disallows the public from reviewing any resultant analysis or mitigation plans.<sup>151</sup>

The HSRA could have conducted surveys for rare plants in the spring of 2019, which was a wet year that is most conducive to conducting such surveys.<sup>152</sup> Leading up to 2019, the GEA working group made suggestions to the HSRA that such surveys be conducted. CDFW also commented that the list of presumed plant species should be expanded.<sup>153</sup> As discussed by Ms. Owens, the successful mitigation of rare plants “is important not only because these plants have been given a degree of protected status,” but also “because their population survival is biologically linked to successful mitigation of many of the special-status species that occur in this Project area, species that rely on healthy habitats devoid of

<sup>148</sup> Owens Comments, **Attachment A**, p. 21.

<sup>149</sup> *Id.*, pp. 22-24.

<sup>150</sup> *Id.*

<sup>151</sup> *Id.* p. 24.

<sup>152</sup> *Id.* p. 21.

<sup>153</sup> *Id.* pp. 24-25.

1678-2215

fragmentation and degradation.”<sup>154</sup> Significant impacts to rare plants are not adequately disclosed, analyzed, or mitigated in the DEIR/EIS.

1678-2216

### 6. *Impacts to Eagles Are Unmitigated*

The GEA hosts protected golden eagle populations, among many other species of raptors. Ms. Owens provides substantial evidence to support her conclusion that the DEIR/EIS’s analysis and proposed mitigation for impacts to golden eagles is inadequate. Because the golden eagle is a fully protected species, CDFW does not issue “take permits” for golden eagles. Ms. Owens concludes that the proposed mitigation for impacts to eagles must be revised to incorporate “thorough surveys with actual mitigation details specified,” prior to the permitting phase of the Project, and must how the HSRA proposes to monitor and avoid any and all take of this species.<sup>155</sup>

1678-2217

### **B. Impacts to Recreational Hunting on Private and Public Lands Are Underestimated and Unmitigated**

Waterfowl hunting occurs during several months every winter. Hunting is the primary activity on public wildlife refuges in the GEA, and the continued protection and management of privately owned wetlands within the GEA depends largely on the continued viability of these lands as private duck hunting clubs. Currently, 175 waterfowl hunting clubs exist within the GWD and the GRCD, and additional clubs are located outside of those boundaries but within the GEA.

The traditional conservation model exemplified by wetland preservation in the GEA depends on extensive public and private investment in water supply, habitat restoration, and operations and maintenance. The quality of the habitat dictates the value of hunting properties for private landowners and the public, and for the wildlife that depends on them. As described above in Section II.B of these comments, hunting is also a primary economic driver in Merced County, particularly in and around the community of Los Banos.

As the DEIR/EIS acknowledges in Section 3.7, the proposed bisection of the GEA by the Project poses significant threats to waterfowl habitat from noise, visual disturbance, and other impacts. The DEIR/EIS concludes that the Project result in bird avoidance, changed flight patterns and other behaviors, and bird strikes. However, in Section 3.12 of the DEIR/EIS the HSRA concludes that construction and operation of the Project would “not affect duck and geese hunting

<sup>154</sup> *Id.* p. 25.

<sup>155</sup> *Id.* pp. 41-43.

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

1678-2217

conditions.”<sup>156</sup> This conclusion is clearly in error. The DEIR/EIS does not adequately disclose, analyze, or mitigate the impacts that the Project will have on recreational hunting activities, impacts that will in turn create reductions in habitat quality, connectivity, wetland preservation, and economic viability.

In addition to adverse changes in waterfowl presence on these public and private properties, their continued operation for waterfowl hunting will be threatened if errant gunshots pose the possibility of striking passing trains, which would be elevated through much of the GEA. The Project also has the potential to impede access to private hunting properties and public hunting units.

The DEIR/EIS states that the boundaries of hunting properties “range from about 0.7 mile to 1.5 miles from the project alignment,” and includes maps at Figures 3.12-7 and 3.12-18 that purport to show hunting properties near the Project alignment. The quoted statement and the depictions of hunted properties are incorrect and misleading. As shown on the map attached hereto as **Attachment F**, there are extensive public and private hunting areas located immediately adjacent to or nearby the Project alignment, including two public camping areas for waterfowl hunters located at the Volta and Los Banos Wildlife Areas, and public hunting units immediately adjacent to Henry Miller Road in the Los Banos Wildlife Area. The DEIR/EIS must be corrected to reflect the actual extent of hunting properties (both public and private) that occur near the Project alignment.

1678-2218

The DEIR/EIS acknowledges that waterfowl hunting “could be indirectly affected by project construction and operations, which could affect game bird populations and distributions.”<sup>157</sup> It goes on to explain these effects in detail:

*HSR operations along Henry Miller Road through the GEA could affect the desirability of waterfowl hunting in this immediate area. Waterfowl hunting revenues could be affected; noise could affect the number of waterfowl in the immediate vicinity; bird strike could reduce the number of waterfowl available for hunting; and the ambience of waterfowl hunting clubs could be affected. Figure 3.12-8 illustrates noise contours relative to wildlife areas and private hunting clubs. Reduced waterfowl hunting in the area could affect future CDFW revenues if fewer permits are issued for waterfowl hunting in the GEA. Project operations would include 12 peak direction trains (combined for HSR and Caltrain) and eight off-peak*

<sup>156</sup> DEIR/EIS pp. 3.12-99, 3.12-100.

<sup>157</sup> DEIR/EIS p. 3.12-35.

1678-2218

*direction trains (all HSR) per hour. Noise from passing trains could disturb waterfowl nesting near the project. Noise from the trains might also alter the tranquil sense of place that defines the rural nature of the waterfowl hunting club property.*<sup>158</sup>

However, for Project construction, despite these obvious impacts, the DEIR/EIS provides a convoluted explanation for why hunting would not be adversely affected:

*Because the waterfowl hunting clubs are not adjacent to the project construction, it is not anticipated that construction noise would affect waterfowl hunting ... Because construction would occur over 1.5 years at any given location, waterfowl hunting occurs during winter, and the hunting clubs are outside the main construction area, it is expected that waterfowl would likely move to other areas within club boundaries that are not affected by increased noise.*<sup>159</sup>

For Project operations, Figure 3.12-18 shows a **significant** number of acres within public and private hunting areas that would be adversely affected by noise during Project operations, particularly when compared with the accurate depiction of hunting areas found in **Attachment F** to these comments. The DEIR/EIS provides a similarly baffling explanation for why hunting would not be adversely affected by Project operations:

*[T]he waterfowl hunting clubs are not adjacent to the RSA, and only a small portion of the clubs intersect the 63–69 dBA noise contour. Because such small areas of the club grounds lie within the noise contour, it is expected that waterfowl would likely move to other areas within club boundaries that are not affected by increased noise. Moreover, because only a small portion of the clubs would be potentially affected, the project would not materially alter the rural sense of place that characterizes the club grounds. Train operations pose the risk of injury and mortality to aerial species by striking birds flying in the path of passing trains, as well as disturbance through noise and visual stimuli. However, ... with the exception of their relevance to hunting activities, they would not result in economic impacts.*

*In view of existing traffic and agricultural activities, it is not expected that waterfowl currently nest in the vicinity of Henry Miller Road. Because the*

<sup>158</sup> *Id.* p. 3.12-91.

<sup>159</sup> *Id.* p. 3.12-89.

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

1678-2218

*waterfowl hunting clubs are not adjacent to Henry Miller Road, it is not anticipated that there would be effects on waterfowl hunting from HSR operations. The loss of revenue associated with diminished use of private recreational uses within IBAs is not known with certainty, but it is not anticipated to be substantial.*

These conclusions in the DEIR/EIS are inadequate. The DEIR/EIS acknowledges a number of adverse impacts from construction and operations, particularly during the winter, but argues that there are “other areas” where wildlife species and recreationalists can go to avoid adverse impacts. These conclusions are partially based on the mistaken assertion that neither waterfowl hunting or nesting occurs near Henry Miller Road. The DEIR also fails to analyze the incompatibility between waterfowl hunting and elevated train operations, fails to consider impediments to property access, and generally ignores its own findings and conclusions regarding adverse effects on waterfowl. These significant impacts must be included in a revised and recirculated DEIR/EIS.

### X. THE DEIR/EIS PROPOSES UNSPECIFIC AND UNENFORCEABLE MITIGATION MEASURES

CEQA and NEPA require public agencies to avoid or reduce environmental damage by requiring the adoption and implementation of all feasible mitigation measures.<sup>160</sup> Mitigation measures must be specifically set forth and must be fully enforceable through legally-binding instruments.<sup>161</sup>

#### A. Mitigation for Impacts to Birds and Habitat in the GEA Are Not Specific

The Grassland Group is unaware of a high-speed rail project that traverses such a large natural wetland habitat as the GEA. However, the GEA working group investigated examples from other countries where above-grade shielding was either constructed or under investigation to reduce impacts on birds and nearby

<sup>160</sup> CEQA Guidelines § 15002(a)(2) and (3); *see also Berkeley Keep Jets Over the Bay Committee v. Board of Port Commissioners* (2001) 91 Cal.App.4th 1344, 1354; *Citizens of Goleta Valley v. Board of Supervisors* (1990) 52 Cal.3d 553, 564; 42 U.S.C. § 4332; *Robertson v. Methow Valley Citizens Council* (1989) 490 U.S. 332, 352.

<sup>161</sup> CEQA Guidelines § 15126.4 (a)(2); Public Resources Code § 21081.6(b); *King and Gardiner Farms, LLC v. County of Kern* (2020) 45 Cal.App.5th 814, 832-833.

1678-2219

wetlands. These were discussed in previous comment letters and presentations submitted to the HSRA by the GEA working group members.<sup>162</sup>

The Shenzhen-Maoming Railway in China’s Guangdong Province was constructed with sensitivity to a nearby wetland habitat. To avoid disturbing the habitat, China constructed a vaulted tube/shield on a section of its high-speed rail line, using sound absorption and insulation materials. Tests showed that when a train passed by, the sound monitored at the core area of the nearby wetland habitat was very limited.

Spain has allowed on-board monitoring of bird presence and bird strikes to better understand the environmental costs of its rail projects. Believing that the potential for damage to wildlife in the GEA will be larger in magnitude than these existing rail projects in Europe and Asia, in December of 2018 the GEA working group made a presentation to the HSRA and formally requested that it consider a vaulted tube/shield through the entirety of the GEA for the above-ground alternative (including the Volta and Los Banos Wildlife Areas and Mud Slough), similar to the Shenzhen-Maoming Railway. Using modern sound and vibration absorption techniques, this mitigation measure would greatly reduce noise, vibration, and visual disturbances to wildlife, and avoid bird strikes.<sup>163</sup>

The DEIR/EIS contains a partial commitment to undertake this mitigation, with a backstop of compensatory mitigation if appropriate noise reduction is not achieved. **Mitigation Measure BIO-MM#80**, entitled “Minimize Permanent Intermittent Noise, Visual, and Train Strike Impacts on Wildlife Movement,” reads:

*To address the permanent intermittent impact of noise, visual disturbance, and train strike on wildlife movement in the UPR and GEA IBAs, the Authority would build additional structures in these areas to minimize or avoid such impacts. Structures would be designed with the goal of reducing or eliminating the visual presence of the moving train and exceedance of the*

<sup>162</sup> PowerPoint Presentation from GEA Working Group on December 3, 2018; Letter from GEA Working Group dated December 5, 2018 re: *Request for Wildlife Mitigation in the Grasslands Ecological Area*; Letter from Grassland Water District to HSRA dated August 29, 2019 re: *Proposed Preferred Alternative for the San Jose to Merced Section of the High-Speed Rail Project*.

<sup>163</sup> *Id.*; GEA Working Group, *List of Literature on Wildlife Disturbance, Behavioral Effects, and Mitigation* (November 26, 2018) (**Attachment C**).



## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

1678-2219

established quantitative noise thresholds (as measured at the outer edges of the HSR right-of-way), as described in the WCA:

- Permanent hearing damage: 140 dBA or greater
- Temporary hearing damage: 93 dBA or greater but less than 140 dBA
- Masking: 84 dBA or greater but less than 93 dBA
- Arousal: 77 dBA or greater but less than 84 dBA

The Authority would build opaque noise barriers to cover or obscure some or all of the train, including the OCS, if feasible, and the following locations:

- In the GEA IBA near Volta, between Stations B4550+00 and B4630+00 (all alternatives)

[References to UPR IBA Area Omitted]

The noise barriers would be a minimum height of 17 feet and would be designed to provide a minimum of 10 dBA attenuation of sound generated by HSR operations, as measured immediately outside the noise barrier. The noise barriers would be built in conjunction with the installation of track and OCS and would be completed before HSR train operations begin.

Under all alternatives, for approximately 3.4 miles in the GEA IBA, centered approximately at Mud Slough between Stations B4914+00 and B5095+00, the rail design would be modified to enclose the train's operating envelope and OCS. The enclosure would be constructed using opaque, nonglare materials that provide a minimum of 10 dBA attenuation of sound generated by HSR operations, as measured immediately outside the enclosure. The enclosure would also be designed to minimize sound generated by HSR train exit and entry. The Authority would design the guideway enclosure in compliance with all HSR design, operations, and maintenance requirements, including but not limited to:

- Train performance
- Passenger comfort
- Fire-life-safety readiness and response
- Loading to viaduct girder structure and embankment foundation
- 100-year service life under suitable, acceptable maintenance practices and costs

The guideway enclosure would be built in conjunction with the installation of track and OCS and would be completed before HSR train operations begin. A preliminary engineering feasibility analysis is provided in Appendix 3.7-C, HSR Guideway Enclosure for the Grasslands Ecological Area.

51

1678-2219

If structure designs in the UPR and GEA IBAs can be demonstrated through quantitative modeling to reduce sound levels outside the HSR right-of-way to less than 77 dBA, no additional measures would be necessary. If residual noise of 77 dBA or more (as measured outside the HSR right-of-way) is still demonstrated, and therefore would exceed one or more of the quantitative noise thresholds, HSR would implement the compensatory mitigation approach described in BIO-MM#58, which requires compensatory mitigation for lost habitat for waterbirds. The amount of compensatory mitigation required under BIO-MM#58, if implemented in concert with this mitigation measure, would depend on the extent of noise reduction that can be demonstrated using noise barriers or enclosures. Mitigation implemented under this measure would be consistent with and would help advance mitigation commitments at the program level, including mitigation intended to address impacts in the GEA.

The Authority would consult with CDFW, USFWS, Grasslands Water District, the owner(s) of private properties affected by the 3.4-mile HSR project footprint, and other stakeholders as part of final design of the guideway enclosure.

This measure is connected with another proposed mitigation measure, **BIO-MM#58**, entitled "Provide Compensatory Mitigation for Impacts on Waterfowl, Shorebird, and Sandhill Crane Habitat," which reads:

*The Authority would provide compensatory mitigation required to offset impacts on waterfowl and shorebirds in the UPR [Upper Pajaro River] and GEA IBAs. Compensatory mitigation would replace permanent loss of habitat with habitat that is commensurate with the type (nesting, roosting, or foraging) and amount of habitat lost as follows:*

- Suitable waterfowl and shorebird nesting and foraging habitat would be permanently protected and enhanced at a suitable location at a ratio of 1:1 (protected:affected) for permanent habitat loss; 1:1 (protected:affected) for habitat where hearing damage could result during operations (residual noise of 93 dBA or greater, as measured outside the HSR right-of-way); and 0.5:1 for habitat where arousal, visual disturbance, or masking effects result from operations (residual noise of 77 dBA or greater, as measured outside of the HSR right-of-way).
- Protection and enhancement of habitat would be implemented within the GEA and UPR IBAs or a suitable alternative location.*

52

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

1678-2219

• *Enhancement activities could include improved water management (to increase food supplies); improvement or replacement of water management infrastructure; vegetation control and management; contouring to increase topographic heterogeneity (to increase habitat diversity); or levee repair, maintenance, and replacement.*

These two lengthy mitigation measures can be summarized as follows:

1. To reduce visual and noise disturbance in sensitive habitat within the GEA, the HSRA would build two structures: (1) a noise barrier at least 17 feet tall on an elevated portion of the track near Volta; and (2) a 3.4-mile full enclosure of the train as it passes over Mud Slough and surrounding wetlands.
2. The HSRA would conduct computer modelling exercises to determine if noise reductions from these structures meet the biological noise thresholds established for the GEA. If modelling shows the thresholds are not met, the HSRA would implement compensatory mitigation for lost waterbird habitat. Suitable waterfowl and shorebird nesting and foraging habitat would be permanently protected, either within the GEA or UPR IBA or a suitable alternative location.
3. Mitigation lands would also be enhanced, potentially through improved water management (to increase food supplies), improved water management infrastructure, vegetation management, topographic contouring; or levee improvements.

These measures are inadequate. First, as described in Section VIII.B above, the Volta portion of the Project traverses through the GEA boundary, adjacent to the Volta Wildlife Area and sensitive privately owned wetlands. This area should receive similar noise-reduction protections as the Los Banos Wildlife Area and Mud Slough area of the GEA. As shown in DEIR/EIS Appendix 3.7-C, a tubular tunnel enclosure design would provide significantly more noise reduction than other noise reduction options.<sup>164</sup> In addition to the most protective option of a tubular tunnel, two other noise reduction options provide more noise protection than the proposed 17-foot noise barrier in the Volta area, including a 17.5-foot cantilever barrier and

<sup>164</sup> DEIR/EIS, Appendix 3.7-C, *HSR Guideway Enclosure for the Grasslands Ecological Area Memorandum*, p. 5 (Table 1), and Appendix 5 thereto, *Noise Analysis Memo*.

1678-2219

a wall-panel tunnel enclosure.<sup>165</sup> There is no basis for applying a less protective noise reduction measure in the Volta area of the GEA, particularly when the Volta area is known to harbor the only viable reproducing population of the threatened giant garter snake within the GEA, and an established colony of tri-colored blackbirds.

1678-2220

Second, the required level of noise reduction is far too low. The HSRA's technical analysis has already concluded that it is feasible to construct a tubular enclosure that would reduce sound by at least 12 A-weighted decibels (dBA).<sup>166</sup> The requirement in Mitigation Measure BIO-MM#80, that the enclosure at Mud Slough need only achieve "a minimum of 10 dBA attenuation of sound," is not stringent enough to guarantee that this feasible and protective enclosure will be built.

1678-2221

Third, the efficacy of the proposed noise barriers should not be left to the internal analysis of the HSRA alone (see Section X.B of these comments below), and should not be based on computer modelling. There is no reason why noise impacts cannot be physically measured outside of the sound barriers once constructed, and then compensatory mitigation put in place as a result of those measurements. Relying on theoretical noise modelling to judge the effectiveness of physical noise barriers leaves too much room for underestimated impacts and mitigation needs.

1678-2222

Fourth, the proposed location for compensatory mitigation described in Mitigation Measure BIO-MM#58 is not specific enough to offset impacts to the GEA. That measure would "be implemented within the GEA and UPR IBAs or a suitable alternative location." Impacts to habitat in the GEA can only be offset by compensatory mitigation within or surrounding the GEA. Put another way, the loss of migratory bird habitat in the GEA cannot be offset by protecting land in other areas of the San Joaquin Valley or the state.

The HSRA and the GEA working group have already identified a suitable area for mitigation of GEA impacts, based on conservation priorities and focused on lands that are suitable for habitat enhancement, as required under Mitigation Measure BIO-MM#58 (see Section VII.F of these comments above). The quoted

<sup>165</sup> *Id.*, Appendix 5 to Appendix 3.7-C, *Noise Analysis Memo*, at p. 3 ("the noise reduction provided by the 17.5-ft barrier is greater than the 14-ft barrier; the noise reduction provided by the 17.5-ft cantilever barrier is greater than the 17.5-ft barrier; and the noise reduction provided by the tunnel barrier is greater than the 17.5-ft cantilever barrier").

<sup>166</sup> DEIR/EIS Appendix 3.7-C, *HSR Guideway Enclosure for the Grasslands Ecological Area Memorandum*, p. 5 (Table 1).

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

1678-2222

language of this mitigation measure should be revised to read that it would “be implemented within the GEA priority mitigation area identified by the GEA working group for impacts to the GEA, and within the UPR IBA for impacts to the UPR IBA, respectively, or a suitable alternative location if the identified locations are found infeasible, after consultation with the GEA working group and UPR IBA stakeholders.”

1678-2223

Fifth, the DEIR/EIS contains only a general requirement that compensatory mitigation lands will be “protected and enhanced.” This is too vague to allow for meaningful analysis, implementation, or enforcement. There is no particular process, implementing entity, timeframe, or method for compensatory mitigation set forth in this measure. “Enhancement activities” are described as only a menu of potential options. Previous comments submitted by USFWS refuge manager Kim Forrest on August 12, 2019 capture these uncertainties:

*“The HSRA may be committed to acquiring easements within the GEA to mitigate for environmental damage. However, what is the guarantee that the HSRA will be able to obtain an adequate acreage of easement lands, if HSRA does not condemn land for mitigation purposes; and that easements acquired will be in appropriate locations for wildlife? Who will be the easement holder? Who will manage the land appropriately for natural resource benefits and wildlife? If the HSRA plans to mitigate for the damage to wildlife by restoring land to viable wildlife habitat, will the HSRA fund the restoration? Who will be the restoration implementing/ oversight organization? If wetland habitat will be created to compensate for the reduction in the quality of the existing habitat, where will the water come from? The existing wetlands have had a long and difficult time garnering the water we currently have. How will additional water for wetlands be found, and will it compete with the existing wetlands for their water supply?”*

The HSRA has long been aware of these deficiencies, and has repeatedly rejected requests by the GEA working group to work with the HSRA and identify a more detailed plan for compensatory mitigation in the GEA. That decision was in error, and is reflected in the DEIR/EIS as overly vague and inadequate mitigation measures.

1678-2224

Sixth, there are similar problems with vagueness and lack of specificity in other compensatory mitigation measures, including Mitigation Measures BIO-MM#12 (listed plant species), BIO-MM#55 (Swainson’s Hawk nesting trees and habitat), BIO-MM#72 (permanent impacts to riparian habitat).

1678-2225

## **B. The Proposed Mitigation Measures Lack Oversight and Legally Binding Enforcement Mechanisms**

The same measures described above lack any oversight from a resource or other permitting agency or stakeholder working group, and their implementation will amount to the HSRA and its contractors serving as both the Project proponent and the overseer of compliance with its mitigation requirements. This “fox guarding the henhouse” arrangement is improper. Mitigation measures must be specifically set forth and “must be fully enforceable through permit conditions, agreements, or other legally-binding instruments.”<sup>167</sup>

The following mitigation measures, along with others that are described in detail throughout comments, lack any process for review, approval, or oversight by another agency or working group, making enforcement of these measures nearly impossible:

- BIO-MM#5 (biological resources management plan)
- BIO-MM#12 (listed plants)
- BIO-MM#55 (Swainson’s Hawk)
- BIO-MM#58 (waterbird habitat)
- BIO-MM#72 (riparian habitat)
- BIO-MM#80 (biological noise barriers)

The lack of enforceability of these measures stands in stark contrast to other measures, particularly where the law requires the HSRA to secure a state or federal permit with a resources agency. For example, Mitigation Measures BIO-MM#10 and BIO-MM#74 set forth detailed compensatory mitigation programs for impacts to species that are listed under the state or federal Endangered Species Acts, and for jurisdictional waters protected under the state or federal Clean Water Acts, respectively.<sup>168</sup> Measure BIO-MM#10 requires that the overseeing resource agency receive a mitigation plan that specifically describes:

- The estimated direct permanent and temporary impacts;
- The process used to confirm impacts, with a detailed list of adjustments that will be made if actual impacts differ from estimates;
- The strategy for mitigating effects;

<sup>167</sup> CEQA Guidelines § 15126.4(a)(2); Public Res. Code § 21081.6(b); *King and Gardiner Farms, LLC v. County of Kern* (2020) 45 Cal.App.5th 814, 832-833.

<sup>168</sup> DEIR/EIS pp. 3.7-140 to 3.7-141, and 3.7-166.

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

1678-2225

- Habitat restoration or enhancement projects, success criteria to evaluate their performance, and description of monitoring to verify that such criteria have been met;
- Management actions to maintain habitat on mitigation sites, and the funding mechanisms for long-term management;
- Adaptive management approaches that would be used in the management of species habitat;
- The financial assurances that would be provided to demonstrate that funding to implement the mitigation is assured.<sup>169</sup>

Measure BIO-MM#74 similarly requires the submission of specific objectives, site selection factors, an adaptive management plan, and financial assurances to the permitting agency.<sup>170</sup>

The unenforceable mitigation measures cited above, which lack any specific criteria or process for implementation and will not be enforceable through a legally binding agreement or permit, must be corrected. These revised measures should require the submission and approval by an oversight agency or stakeholder working group of specific mitigation evaluation processes, selected sites, restoration and enhancement plans, proposed management actions, success criteria, adaptive management approaches, and financial assurances.

1678-2226

### XI. THE DEIR/EIS IMPERMISSIBLY DEFERS THE FORMULATION OF MITIGATION MEASURES TO POST-APPROVAL STUDIES AND PLANS

Many of the most important mitigation measures proposed in the DEIR/EIS to address impacts in the GEA also defer the formulation of mitigation plans to an uncertain future date. CEQA and NEPA prohibit a lead agency from deferring the formulation of mitigation measures to some future time.<sup>171</sup> The DEIR/DEIS's approach to mitigation violates CEQA and NEPA for two reasons.

First, the mitigation measures provide a vague outline of tentative plans for the deferred formulation of mitigation measures. Numerous cases illustrate that "reliance on tentative plans for future mitigation" that will be developed after completion of the environmental review process significantly undermines the goals of full disclosure and informed decision-making, and "consequently, these

<sup>169</sup> *Id.* pp. 3.7-140 to 3.7-141.

<sup>170</sup> *Id.* p. 3.7-166.

<sup>171</sup> CEQA Guidelines § 15126.4(a)(1)(B); *Oregon Natural Resources Council v. Marsh* (9th Cir. 1987) 832 F.2d 1489, 1493.

1678-2226

mitigation plans have been overturned on judicial review as constituting improper deferral of environmental assessment."<sup>172</sup> In *Communities for a Better Environment v. City of Richmond*, the court invalidated an EIR that "merely propose[d] a generalized goal ... and then set[] out a handful of cursorily described mitigation measures for future consideration that might serve to mitigate ... [impacts] resulting from the Project."<sup>173</sup>

A similar standard attaches under NEPA. An EIS must analyze mitigation measures in detail and explain their effectiveness. This cannot be done for mitigation measures "when they have yet to be developed" and when a detailed mitigation plan is lacking.<sup>174</sup> "Without a complete mitigation plan, the decision maker is unable to make an informed judgment as to the environmental impact of the project — one of the main purposes of an environmental impact statement."<sup>175</sup>

Similarly, here, the DEIR/EIS sets forth generalized measures that will be developed at a later date. For example, rather than committing to the construction of a tubular enclosure to avoid adverse noise impacts throughout the GEA, which the HSRA has evaluated and determined would be both feasible and the most protective above-ground option, Mitigation Measure BIO-MM#80 commits to constructing one noise barrier that would "cover or obscure some or all of the train, ... if feasible," and another full enclosure that "provide a minimum of 10 dBA attenuation of sound."<sup>176</sup> If impacts are not avoided, under Mitigation Measure BIO-MM#58 a model would be developed by the HSRA to estimate remaining impacts, and a vague compensatory mitigation plan would be developed in an undisclosed location that may include certain restoration and enhancement actions.<sup>177</sup>

Another example is Impact Avoidance and Minimization Feature BIO-IAMF#5, which states that "[t]he project biologist would prepare a biological resources management plan (BRMP) consolidating permit conditions and an array of other requirements relevant to protection of sensitive biological resources."<sup>178</sup> As described by Ms. Owens, this often-involved measure "provides no specifics on any habitats, special status species, hydrology, etc., zero information on timelines,

<sup>172</sup> *Communities for a Better Env't* (2010) 184 Cal.App.4th 70, 93.

<sup>173</sup> *Id.*

<sup>174</sup> *Oregon Natural Resources Council v. Marsh* (9th Cir. 1987) 832 F.2d 1489, 1493-1494.

<sup>175</sup> *Id.*

<sup>176</sup> DEIR/EIS p. 3.7-170.

<sup>177</sup> *Id.* pp. 3.7-162, 3.7-170.

<sup>178</sup> *Id.*, Appendix 2-E, pp. 2-E-6 to 2-E-7.



## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

1678-2226

success criteria, goals, performance criteria, cost or guarantee of funding relevant to the specific costs, details about any compensatory mitigation lands and what they are comprised of regarding occupancy of habitats and special-status species. It states that buffers, exclusion zones, measures, locations, and some sort of monitoring will be scripted by 'the project biologist.'<sup>179</sup>

These types of mitigation plans are analogous to the mitigation proposed in the EIR that was rejected by the court in *Communities for a Better Environment v. City of Richmond* (CEQA) and in the EIS that was rejected in *Oregon Natural Resources Council v. Marsh* (NEPA). Ms. Owens provides a detailed expert opinion, based on her professional experience, of why such measures regularly fail to protect biological resources.<sup>180</sup>

1678-2227

Second, the approach taken in the DEIR/EIS precludes meaningful public participation since the absence of definitive mitigation measures prevents the public and decision-makers from evaluating the effectiveness of the proposed mitigation plan. This has been explained in a number of CEQA and NEPA cases requiring mitigation measures to be developed during the public environmental review process, not after project approval:

*The development of mitigation measures, as envisioned by CEQA, is not meant to be a bilateral negotiation between a project proponent and the lead agency after project approval, but rather, an open process that also involves other interested agencies and the public.*<sup>181</sup>

\*\*\*

*A study conducted after approval of a project will inevitably have a diminished influence on decision making. Even if the study is subjected to administrative approval, it is analogous to the sort of post hoc rationalization of agency action that has been repeatedly condemned in decisions constructing CEQA.*<sup>182</sup>

\*\*\*

<sup>179</sup> Owens Comments, **Attachment A**, pp. 14-18.

<sup>180</sup> *Id.* at pp. 14-21, 43-44.

<sup>181</sup> *Communities for a Better Env't* (2010) 184 Cal.App.4th 70, 93.

<sup>182</sup> *Sundstrom v. County of Mendocino* (1988) 202 Cal.App.3d 296, 307.

1678-2227

*This plan lists general measures to mitigate the impact of the project on wildlife. The plan refers to "habitat manipulative techniques," but fails to specify which techniques will be used. ... More important, there is no analysis of the mitigation measures listed, or any estimation of how effective the measures will be. The importance of the mitigation plan cannot be overestimated. It is a determinate factor in evaluating the adequacy of an environmental impact statement. Without a complete mitigation plan, the decision maker is unable to make an informed judgment as to the environmental impact of the project — one of the main purposes of an environmental impact statement.*<sup>183</sup>

Because the DEIR/EIS defers all details regarding the design of its mitigation measures and compensatory mitigation plans, and leaves the selection of specific mitigation measures to the HSRA, the DEIR/EIS violates CEQA and NEPA. The HSRA must remedy this inadequacy in an updated and recirculated EIR.

## XII. CONCLUSION

The Grassland Ecological Area is an irreplaceable, internationally significant, ecological resource. Further loss or degradation of this largest remnant wetland habitat in the Central Valley will have a negative impact on migratory species that move across the North American continent and among continents during their annual cycle. For these reasons, protection of this unique ecosystem is essential to the preservation and maintenance of the productivity of this important natural heritage.

We appreciate the Authority's recognition of the unique risks that the HST may pose to the GEA and its commitment to meaningfully evaluate and mitigate these risks. Representatives from the GWD, GRCD and Grassland Fund would be happy to consult with Authority staff regarding the issues raised in this letter if additional information is needed. Thank you for considering these comments.

<sup>183</sup> *Oregon Natural Resources Council v. Marsh*, 832 F.2d at 1493.

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

Sincerely,



Ellen Wehr  
General Counsel

### San Jose - Merced - RECORD #1676 DETAIL

<b>Status :</b>	Unread
<b>Record Date :</b>	6/24/2020
<b>Submission Date :</b>	6/23/2020
<b>Interest As :</b>	Local Agency
<b>First Name :</b>	Ellen
<b>Last Name :</b>	Wehr
<b>Attachments :</b>	Attachment A.pdf (487 kb) Attachment B.pdf (2 mb) Attachment C.pdf (159 kb)

### Stakeholder Comments/Issues :

Good afternoon,  
Please find attached Attachments A, B, and C to the comments of Grassland Water District, Grassland Resource Conservation District, and the Grassland Fund. Further attachments will follow by separate email.

Ellen Wehr  
Grassland Water District  
(916) 873-2020  
ewehr@gwdwater.org<mailto:ewehr@gwdwater.org>

This e-mail may be confidential and privileged for the sole use of the intended recipient. If that is not you, please contact me and delete all copies without reviewing or forwarding.

From: Ellen Wehr  
Sent: Tuesday, June 23, 2020 4:54 PM  
To: 'san.jose\_merced@hsr.ca.gov' <san.jose\_merced@hsr.ca.gov>  
Cc: Ric Ortega (rortega@gwdwater.org) <rortega@gwdwater.org>; Jessica Wright <jwright@gwdwater.org>; 'Emma Hansen' <hansenemma23@gmail.com>  
Subject: Comments on Draft EIR/EIS for San Jose to Merced Project Section (Message 1)

Good afternoon,  
Please find attached comments from Grassland Water District, Grassland Resource Conservation District, and the Grassland Fund. Attachments will follow by separate email.

Thank you,

Ellen Wehr  
Grassland Water District  
(916) 873-2020  
ewehr@gwdwater.org<mailto:ewehr@gwdwater.org>

This e-mail may be confidential and privileged for the sole use of the intended recipient. If that is not you, please contact me and delete all copies without reviewing or forwarding.

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

*Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant*

### ATTACHMENT A

(Comments of Grassland Water District, Grassland Resource  
Conservation District, and Grassland Fund)

June 23, 2020

Ellen Wehr  
Grassland Water District  
(916) 873-2020  
[ewehr@gwdwater.org](mailto:ewehr@gwdwater.org)

**Subject: Comments on Biological Resource Impact analysis of the Draft Environmental Impact  
Report / Environmental Impact Statement High-Speed Rail San Jose to Merced Project Section**

Dear Ms. Wehr,

This letter contains my comments on the biological resource analysis of the San Jose to Merced Project Section ("Project") Draft Environmental Impact Report and Draft Environmental Impact Statement ("DEIR/S") that was prepared for the California High-Speed Rail Authority ("HSRA").

The HSRA proposes to develop an electrical high-speed rail with trains capable of operating up to 220 miles per hour (mph) over a dedicated track alignment. The Project Section consists of three separate portions: San Jose to Central Valley Wye, Central Valley Wye, and Ranch Road to Merced. The portion of the Project Section analyzed in this Draft EIR/EIS is from Scott Boulevard, just north of San Jose Diridon Station, to Carlucci Road. This is referred to as the San Jose to Central Valley Wye Project Extent. It would extend approximately 90 miles, passing through Santa Clara, San Benito, and Merced Counties and the cities of Santa Clara, San Jose, Morgan Hill, Gilroy, and Los Banos.

#### **I. THE DEIR/S FAILS TO ADEQUATELY DISCLOSE AND DISCUSS THE PROJECT'S BIOLOGICAL BASELINE**

1

# Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

1678-2228

## A. The DEIR/S Presents Misleading and Incomplete Information on Field Surveys

The Project proposes to directly, indirectly and cumulatively impact a stretch of roughly 90 miles (varies by a few miles depending upon the Alternative)<sup>1</sup> and a resultant thousands of acres of a multitude of habitats, as well as a minimum of 98 special-status plant species and 75 special-status animal species (includes species with high potential to occur onsite that were omitted by the DEIR/S, see below). According to the DEIR/S's definition of the extent of the habitat study area (1,000 feet on either side of the alignment beyond the project footprint) combined with a conservative estimate of the width of the Project footprint,<sup>2</sup> this segment of the Project would comprise at least 24,000 acres (9,712.46 Hectares) of impacted habitat. It should be pointed out that a conservative estimate was used because the DEIR/S fails to present any estimate of the width of the Project footprint. At most it describes the width of the Project footprint as "varies". One cannot estimate the width from the graphic provided, since it is not to scale, i.e. 250 feet is shown to be a wider stretch than 750 feet in the footprint of figure 4-1 of the Biological Resources Technical Report. This is a major oversight, the DEIR/S should have a description and associated map of all the impacted areas, with associated habitat - from ground-truthed habitat surveys representative of a current baseline - and special-status species mapped. This is a standard protocol provided in any comprehensive EIR and provides the reviewing public both a clear visual and written description of the actual scope of the Project in respect to biological resources.

1678-2229

The DEIR/S states that "reconnaissance" surveys were conducted, resulting in "qualitative information on vegetation and wildlife habitat quality" and claim that 75% of the Project for all four alternatives was investigated. This claim is deliberately misleading as well as inaccurate. Table 3.7-2 indicates that a sum total of 16 days was spent doing "reconnaissance", although

<sup>1</sup> DEIR/S p. S-1

<sup>2</sup> DEIR/S Biological and Aquatic Resources Technical Report ("BTR") Fig 4-1

1678-2229

hours spent in the field per day are not provided and should be.<sup>3</sup> However, the descriptions of these surveys indicate they often were not spent doing what environmental biologists define as actual biological reconnaissance surveys, specifically, "Biological resource reconnaissance surveys are conducted in order to identify the habitat types present on and adjacent to a site, delineate wildlife movement corridors within and across the subject property, and determine what additional protocol-level wildlife and botanical surveys, if any, are needed to determine the presence of special-status animals and plants and the effects of a proposed project on biological resources."<sup>4</sup>

To the contrary, the DEIR/S states that 8 days of "reconnaissance" were spent conducting wetland delineation, a specific and time-intensive, data collection-intensive task that maps and characterizes wetlands, and thus does not include data collection for non-wetland habitats.<sup>5</sup> The table indicates 5 days were spent investigating areas for geotechnical / boring sites, and one is described as a "tour" looking at facility overlap. This leaves only a few days to actually conduct detailed reconnaissance (a.k.a. habitat assessments), that, according to the DEIR/S, were to "verify" data from 2010.<sup>6</sup> Given how much vegetation communities change over the years, there is no reason why old data would be verified in lieu of new and more accurate data collection, including delineations of habitat scope, borders, type, ecotones; especially important where habitats may be markedly different from a decade ago due to type conversion, alteration of weed regime, results of other anthropogenic disturbances, fire, etc. As importantly, to truly cover 75% of the Project would require biologists to review the better part of 18,000 acres in the few days where they were "verifying" land cover mapping. Obviously, this is impossible without a very large team of biologists. Therefore one can conclude that field

<sup>3</sup> DEIR/S BTR Table 4-2

<sup>4</sup> <https://www.countyofnapa.org/DocumentCenter/View/8498/Attachment-B---Biological-Resources-Survey-Guidelines-8-2016-PDF>

<sup>5</sup> DEIR/S BTR section 4.5.

<sup>6</sup> DEIR/S BTR Table 4-2



## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

1678-2229

surveys akin to actual habitat assessments were not made in any comprehensive or biological sense, which should be the bare minimum surveys that are conducted to inform the reviewer about the true, current baseline of the Project.

1678-2230

**B. The DEIR/S's Rationale for Omission of Focused Surveys is Flawed**

The HSRA acknowledges it conducted absolutely no rare plant surveys, no wildlife surveys, no focused special-status surveys, and no protocol surveys of threatened or endangered species. The DEIR/S's rationale for their lack of such surveys is weak and not supported by evidence or the accounts of other stakeholders. The HSRA claims that they were unable to conduct these necessary surveys due to limited access to most of the Project. They claim that they requested access to areas to "identified parcels" (undefined) in 2016, 2017, and 2019 and access to most properties had not been granted. The DEIR/S states these letters were saved but provided no evidence of them. However, stakeholders who have been directly involved in this Project's permitting process since 2007 and prior - including biologists and other staff at the Grasslands Water District - said they did not receive any such requests. The California Department of Fish and Wildlife (CDFW) received a request on April 2, 2019 and granted access to Los Banos, Volta, and Cottonwood Creek. Why did HSRA wait until 2019 to make such a request, especially when the NOP was published a decade prior? This is particularly unusual when comprehensive surveys for plants and invertebrates in particular necessitate more than one year of data collection to provide accurate detection of species that can emerge or remain dormant depending on seasonal rainfall and other variables. Additionally, there are various other public lands bordering, and in proximity to, the Project, as the DEIR/S's own map illustrates.<sup>7</sup> The DEIR/S makes no mention of why they considered access to these public lands too difficult to achieve to conduct any sort of focused surveys.

<sup>7</sup> DEIR/S Fig. 3.7-4

1678-2230

Finally, as an environmental consultant for over 25 years conducting rare plant, focused, and protocol faunal surveys on hundreds of private development project sites throughout California and elsewhere, I have never encountered a project where access prohibited me, my staff, or my colleagues from conducting the surveys necessary for impact analysis or regulatory compliance. Simply put, where there is a will there is a way. I have found the vast majority of private landowners are very cooperative when given sufficient notice requesting access, and even when short notice was given.

1678-2231

**C. The DEIR/S's Impact Analysis Is Inadequate and Lacks Substantial Evidence**

For the DEIR/S to ignore the need for focused / protocol surveys for at least some of the dozens of protected species, as well as avoiding rare plant surveys, bat surveys, general avian, mammal, reptile, and herpetological surveys, demonstrates a fatal flaw in the analyses. It is impossible to analyze direct, indirect, or cumulative impacts to species without such current, ground-truthing data available. The CEQA Guidelines Section 15125 makes clear that ordinarily the appropriate baseline will be the actual environmental conditions existing at the time of CEQA analysis. Establishing an appropriate baseline is essential; an inappropriately defined baseline can cause the impacts of the Project to be under-reported and thus unmitigated.

1678-2232

Instead of conducting project-wide focused surveys for any wildlife or rare plant species on and near the Project, the DEIR/S relies on databases and an incomplete, subjective "model" (see below) to predict only presence/absence of species. Such predictions are not supported by actual, ground-truthed observations made by biologists who specialize in the species and the taxa to be surveyed. Focused and protocol surveys are conducted in order to not only determine if a species is present, but to collect data on other essential information regarding subpopulation assessments including species richness, density, abundance, foraging use, prey status, behavioral factors, breeding status, corridor use, migrants, and other pivotal ecological

# Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

1678-2232

variables that reflect the real world status of the site, information that cannot be derived from any given database, model, or combination thereof.

1678-2233

Additionally, a plethora of research on many of the special-status species listed in the DEIR/S has determined that not only presence but abundance and density of species can be highly variable from year to year based upon factors such as drought, seasonal rainfall, anthropogenic and natural disturbances, and related ecosystem functions including prey-predator cycles, gene flow, and responses to herbivory, to name a few.<sup>8,9,10</sup> This variability is completely ignored by the DEIR/S's reliance on deferred surveys post-permitting, where the applicant claims they will conduct pre-construction surveys for various species as part of mitigation. First, this strategy denies the reviewing public essential information about the Project baseline. Second, it is impossible to analyze, not to mention construct, comprehensive mitigation strategies with appropriate success and performance criteria, to be reviewed by the public, when such a baseline is not provided.

1678-2234

Third, one time pre-construction surveys will not reflect the variability mentioned above, especially for rare plants whose emergence may change drastically over the course of several years, and for species that rely on such emergence of their host plants, including butterflies like the Bay checkerspot (a protected species known to occur on the project site),<sup>11</sup> vernal pools species that also rely on non-descript ephemeral waters for breeding and dispersal,<sup>12</sup> and other species (i.e. breeding and migratory birds) whose presence, breeding status, and abundance is

<sup>8</sup> Reynolds, J. F., Kemp, P. R., Ogle, K., & Fernández, R. J. 2004. Modifying the "pulse-reserve" paradigm for deserts of North America: precipitation pulses, soil water, and plant responses. *Oecologia*, 141(2), 194–210.

<sup>9</sup> Charles C. Peterson. 1996. Ecological Energetics of the Desert Tortoise (*Gopherus agassizii*): Effects of Rainfall and Drought. *Ecology*, (6), 1831. <https://doi.org/10.2307/2265787>

<sup>10</sup> Bare, L., Bernhardt, T., Chu, T., Noddings, C., Gomez, M., Viljoen, M. 2009. Cumulative Impacts of Large-scale Renewable Energy Development in the West Mojave: effects on habitat quality, physical movement of species, and gene flow. *Group Project Brief*, Donald Bren School of Environmental Science and Management. UCSB.

<sup>11</sup> Bonebrake, T. C., Navratil, R. T., Boggs, C. L., Fendorf, S., Field, C. B., & Ehrlich, P. R. (2011). Native and Non-Native Community Assembly through Edaphic Manipulation: Implications for Habitat Creation and Restoration. *Restoration Ecology*, 19(6), 709–716.

<sup>12</sup> Deiner, K., Hull, J. M., & May, B. (2017). Range-wide phylogeographic structure of the vernal pool fairy shrimp (*Branchinecta lynchi*). *PLoS ONE*, 12(5), 1–20.

1678-2234

also linked to rainfall, flooding, irrigation, drought, fire, and other abiotic factors that influence food availability.<sup>13</sup>

## D. The DEIR/S's Reliance on a Flawed Model in Lieu of Surveys Results in an Incomplete Baseline Analysis

In lieu of any current, real world surveys of the Project, the DEIR/S relies on a model to inform their impact analysis as if it can completely replace floral and faunal surveys. This strategy fails for CEQA and NEPA analysis for several reasons:

1678-2235

1. The model is a subjectively applied, incomplete composite, with no rubric for success or performance or tested for real world applicability, not verified by ground-truthing, and as a semi-haphazard work in progress it has not been peer reviewed. Therefore, it remains theoretical and highly experimental; without supporting current ground-truthing over a minimum of the last three years it is not adequate for presentation of a current baseline that is reliably and comprehensively representative of current conditions.

1678-2236

2. A model's power to predict the real world is only as good as the precise application of the data used to inform it, including accuracy of its assumptions, sampling variability, statistical relevance, experimental design, and consistency.<sup>14</sup> The lack of careful application of spatial data and GIS directly affects consistency and validity of results, especially regarding issues affecting spatial dataset management and use, including format, scale, completeness, timeliness, and appropriate collection and application of metadata. The effective implementation of spatial analysis (GIS) requires a thorough understanding – and for a DEIR/S, a clear description - of the

<sup>13</sup> White, P. J., & White, C. A. V. (1996). Functional and numerical responses of kit foxes to a short-term decline in mammalian prey. *Journal of Mammalogy*, 77(2), 370.

<sup>14</sup> Lele, S. R. (2006). Sampling Variability and Estimates of Density Dependence: A Composite-Likelihood Approach. *Ecology*, 87(1), 189–202.

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

1678-2236

factors that determine the validity of spatial datasets and the applicability of GIS techniques in order to ensure accountability of GIS-based assessment conclusions.<sup>15</sup>

This DEIR/S's model has many such issues where a lack of sound, scientific, and precise methodology is either not presented or not described adequately enough for the reviewer duplicate the model, rendering the results unreliable and questionable in its applicability. It is subjective, inconsistent, incomplete per ongoing changing parameters and other interpretations (the latter acknowledged by the DEIR/S<sup>16</sup>), does not follow any one consistent method (uses various databases and possible metadata without describing them adequately or at all, with low consistency of time when data was collected, scope, data manipulation and categorizing, methodology, etc. across or between databases), and at times it appears the model was not even applied to the DEIR/S's estimate of potential for species to occur. For example, Appendix B of the Biological Technical Report (BTR) where "modeling approach and source" is left blank, or states, "None due to lack of understanding of habitat parameters."<sup>17</sup> Models serve a narrow utility as guidelines, and are not meant to be used as strictly predictive. Also, they lose power the less they are informed by real world, site-specific, and species-specific data. This is especially relevant to this DEIR/S where specific acreage impacts are created and used to inform specific mitigation, compensatory and otherwise, for special-status species and their habitats, based purely on the model.

1678-2237

3. According to Appendix F of the BTR ("Appendix F"), in the comments CDFW states that, in regard to the DEIR/S's species habitat modeling, "total impact to species might not be accurately assessed if assessment is based on model alone."<sup>18</sup> CDFW also questions the accuracy of the model, stating that it is not clear how the species habitat occurrence modeling

<sup>15</sup> González, Ainhoa. (2012). GIS in Environmental Assessment: A Review of Current Issues and Future Needs. Journal of Environmental Assessment Policy and Management. 14. 10.1142/S146433321250007X.

<sup>16</sup> DEIR/S Appendix D2T Species Habitat Modeling Methods Memorandum; see also Appendix F Agency Working Group Comments and Responses

<sup>17</sup> DEIR/S, BTR Appendix B (Special Status Species Considered)

<sup>18</sup> DEIR/S, BTR Appendix F p. 5

1678-2237

will be used to determine, prioritize, and track mitigation. CDFW also provides an example of how reliance on a model resulted in lack of mitigation of a species, stating that "habitat modeling is appropriate to use as one tool for habitat assessment but not in lieu of sufficient on-the-ground survey and assessment verification, i.e. region 4 experienced an issue with Hairy Orcutt grass not being detected identified within the project footprint and yet was found during construction."<sup>19</sup>

1678-2238

3. The comments from agencies are duplicated with many omissions: Appendix F has various remarks that remain incomplete, where paragraphs are unfinished and thus the complete discussion from agencies is lacking. In respect to the "covered plant species" rationale, CDFW is reported as stating that "Nine of the species from the list appeared to be potentially present due to habitat suitability. Unless (*comment is incomplete*)."<sup>20</sup> There are numerous incidences of this throughout the Appendix. This is a serious flaw in the report, considering that (1) CDFW and USFWS made extensive comments over time regarding content and analysis, and (2) the DEIR/S repeatedly infers they will rely on CDFW expertise to develop and/or review mitigation measures and other plans; and yet the public cannot even review existing comments by these agencies. The DEIR/S needs to replace this Appendix with one that is complete. Also, it would be more informative if the entire email or other communication were repeated as part of the Appendix, and not summarized. Also, there are several instances where CDFW requests species to be included in analysis that were not.

1678-2239

4. The DEIR/S's model, and other assumptions about the baseline that inform the scripted mitigation measures, rely heavily, and sometimes seemingly solely, on the CNDDDB. Using databases is an important part of gathering site-specific data, but they cannot *replace* timely, focused, or protocol surveys in terms of specificity or accuracy. For example, the DEIR/S relies upon the CNDDDB to make impact determinations at the population level. However, the CNDDDB

<sup>19</sup> DEIR/S, BTR Appendix F p. 5

<sup>20</sup> *Ibid.*

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

1678-2239

is limited in its ability to predict species currently present at any given locale; instead, it presents at best a conservative description of what may or may not be present onsite, and thus reveals little about details related to populations as a whole. The CNDDDB is not comprehensive and cannot replace focused or protocol surveys in its specificity or accuracy. The CNDDDB's focus is species mapping, it does not present details about characteristics of habitats. Additionally, many species sightings are not actually reported to the CNDDDB. For instance, according to the California Department of Fish and Wildlife CNDDDB coordinator, for most birds the CNDDDB maps only those occurrences that can be associated with "clear evidence of nesting". Observations of flyovers or foraging are generally not mapped into CNDDDB as an 'Element Occurrence', the standard mapping unit, based on NatureServe natural heritage program methodology.<sup>21</sup> The CNDDDB biologists state that the database represents summaries of species occurrences; not individual detections. "Given limited resources to map submissions, the CNDDDB tries at best to map occurrences that relate to an important aspect of life history." (personal communication P. McIntyre, June 6, 2015). As importantly, CNDDDB records are voluntarily reported and only exist for locations that have been surveyed to greater extent than others. As a result, the lack of CNDDDB records, or records from any other database, do not indicate a species is absent and obviously provides no information on population status. To reinforce this fact the California Department of Fish and Wildlife posts a disclaimer on its CNDDDB website: "We work very hard to keep the CNDDDB as current and up-to-date as possible given our capabilities and resources. However, we cannot and do not portray the CNDDDB as an exhaustive and comprehensive inventory of all rare species and natural communities statewide. Field verification for the presence or absence of sensitive species will always be an important obligation of our customers."<sup>22</sup>

In comments provided in Appendix F, the CDFW echoes this reality, stating "the CNDDDB is not a comprehensive database of species occurrences; occurrences don't always get reported, lag

<sup>21</sup> See: <http://www.natureserve.org/conservation-tools/standards-methods>. Retrieved June 18, 2015

<sup>22</sup> See: <https://www.wildlife.ca.gov/Data/CNDDDB/About>

1678-2239

time in updating database, doesn't inform of areas where surveys haven't been done,"<sup>23</sup> and "CNDDDB is a voluntary notification system in a database. As such it cannot be used to make determinations as to whether a species is "possibly extirpated" / "extirpated" in areas where potentially suitable habitat is present period it also cannot be used to determine present slash absence because the lack of a detection of a species in an area where it would be reasonably expected to occur as a probable function that the area has not been surveyed for the...(comment is incomplete)."

1678-2240

5. The DEIR/S's model's over-weighted reliance on habitat type greatly reduces the predictability of the presence of special-status species – as well as the extent of habitat onsite that they may use, and in what abundance, and may thus be impacted by the project - that may be observed outside of preferred or primary breeding habitat(s), or characteristic vegetation communities, including use of non-native habitat species and disturbed habitat. This applies to behavioral generalists as well as over-wintering species, migrants, and species using the area as a corridor. For instance, golden eagles are known to forage over ten miles from a nest in many different habitats; certain areas may be important prey bases that are an unknown without conducting raptor surveys.<sup>24</sup>

When I was conducting mortality monitoring at industrial solar facilities in the Imperial county desert I observed a blue-footed booby, a long distance migrant whose primary habitat is tropical ocean waters and nearby coastal cliff sites for nesting, killed by striking wires, as were other rare species observed. I was a researcher for the U.S. Fish and Wildlife Service (USFWS) for the ESA endangered least Bell's vireo recovery program for several years, and noted several of them nesting in atypical species and unexpected habitat, i.e. invasive species Castor bean (*Ricinus communis*). Three pairs were observed nesting in a homogenous stand of non-native Tamarisk in a dry wash in the desert, habitat that would not be used to describe a standard for

<sup>23</sup> DEIR/S BTR Appendix F p. 5

<sup>24</sup> Tracey, J.A., Madden, M.C., Sebes, J.B., Bloom, P.H., Katzner, T.E., and Fisher, R.N. 2017. Biotelemetry data for golden eagles (*Aquila chrysaetos*) captured in coastal southern California, February 2016–February 2017: U.S. Geological Survey Data Series 1051, 35 p., <https://doi.org/10.3133/ds1051>.



## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

1678-2240

species typically found in willow riparian woodland. Mountain lions rely on many habitats, including suburban and disturbed areas to serve as corridors, especially given their average territories are between 100 and 200 square kilometers depending on prey and male to female ratios.<sup>25</sup> San Joaquin kit foxes are known to rely on urban and suburban corridors, as well as habitats atypical for breeding and foraging.<sup>26</sup> These nuances and variations in habitat use cannot be anticipated or analyzed with the DEIR/S's model.

1678-2241

In Appendix F CDFW points out the flaws of another part of the HSRA model, stating that, "The model developed by Brian Cypher was intended to be used to identify lands to target for protection. Therefore, the model should not be used solely for the purpose of identifying habitat where impacts to the San Joaquin kit fox (SJKF) may occur. Additional information must be built into the model to identify marginal... (*comment is incomplete*)."

The HSRA responded, "It is our opinion that the model is comprehensive and conservative and is suitable for use in identifying areas of potential effect...We will be discussing modifying this model to remove urban habitats from the model as we do not expect to have to...(*comment is incomplete*)."

CDFW responded, "Our original comments stand as this should not be your only model/analysis used for this species and that it is a possibility that SJKF could potentially move through some urban areas or fringes in this vicinity as the towns such as Santa Nella and Los Banos are rural enough that the movement corridor for SJKF in this vicinity is permeable to SJKF. In fact, there are CNDDB observations... (*comment is incomplete*)."

This argument by HSRA is significant: the DEIR/S's mitigation measures at times rely heavily on language that state how various mitigation plans that are yet unscripted will be created by HSRA and will be submitted to CDFW for review. If the HSRA does not respect the expert opinion of CDFW as appears to be the case here, how can the reviewing public be confident HSRA will respect the agency's opinion post-

<sup>25</sup> Dickson, Brett & Beier, Paul. (2002). Home-Range and Habitat Selection by Adult Cougars in Southern California. *The Journal of Wildlife Management*. 66. 1235. 10.2307/3802956.

<sup>26</sup> Cypher, B. L., & Frost, N. (1999). Condition of San Joaquin Kit Foxes in Urban and Exurban Habitats. *Journal of Wildlife Management*, 63(3), 930. <https://doi-org.jerome.stjohns.edu/10.2307/3802807>

1678-2241

permitting, when financial considerations, time, and lack of enforcement are realities that may additionally influence HSRA's willingness to make changes based on CDFW requests?

In respect to species habitat modeling, CDFW also states that, "**This species modeling and use of land cover should be cautiously used and very carefully analyzed. The San Joaquin Valley can have rapid land cover changes in regards to rotating ag crops as well as land cover classifications / schemes that have caused major...(*comment is incomplete*)**" and "**My concern with some of the modeling is that it will be do [sic] discrete and therefore under identifying the need for potential mitigation similar to what was experienced with another HSR segment (emphasis added).**"<sup>27</sup>

1678-2242

Also, this over-reliance of habitat based on subjective and unscientific determinations (windshield surveys, aerial photos to make final determinations on habitat type, databases with data that are old and thus less predictive) omits key data regarding density or abundance.

While studying birds in the Sonoran Desert, I observed a dirt road that bordered an agricultural field and supported a high density of 11 nesting burrowing owl pairs, with associated burrows, along a stretch of only 1.1 miles of the road. In 2020 while surveying the ESA endangered Quino checkerspot butterfly I detected 43 individuals within less than two acres of a site where they had not been observed for a decade of drought years. These types of key observations regarding habitat use by rare and endangered species cannot be made by the model as applied by HSRA, and such omissions may thus be reflected as underestimates of habitat impacted by the Project.

1678-2243

The DEIR/S acknowledges where their model inhibits complete analysis of special-status species and yet do not rectify that by conducting the appropriate field surveys. For example, CDFW asks how HSRA will analyze potential impacts to rare plants, noting that "appropriately timed floristic based rare plant surveys should be conducted using industry standards to optimize

<sup>27</sup> DEIR/S, BTR Appendix F p.14

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

1678-2243

detections or conclusions of absence.”<sup>28</sup> The DEIR/S states that “floristic based surveys for these plants will be required to determine absence where there is potential for occurrence. It is in outlining the necessary criteria for such potential for occurrence that will pose some challenge given the habitat requirements for these species are not well understood...” And yet the DEIR/S describes no actual floristic based surveys conducted for the Project site. The DEIR/S also claims that their vegetation datasets will be prioritized using data collected from aerial interpretation, windshield surveys, and on-the-ground surveys.<sup>29</sup> Once again, no comprehensive ground surveys were conducted (see above regarding reconnaissance surveys), “windshield surveys” are restricted to vehicle access on public roads and not methodical, and aerial surveys are an unscientific method to determine details of habitats and, as importantly, the rare plants that may be present.

1678-2244

There is an abundance of taxa- and species-specific incidences where the DEIR/S’s omission of floral and faunal surveys will result in errors in assumptions and protocols for avoidance and mitigation measures. This is especially significant considering the applicant has created very specific estimates (acreages) of impacts on special-status species, without clear explanation of how these acreages were derived from the inconstantly applied model. The DEIR/S needs to demonstrate specifically how acreages of impacts were derived for each habitat,<sup>30</sup> especially with zero ground-truthing.

1678-2245

### II. MITIGATION MEASURES DEFERRED TO THE FUTURE FAIL TO MEET THE REQUIREMENTS NECESSARY FOR REVIEW

In comments to biological impact analysis, the CDFW refers to the memo quoting the HSRA comment that “required compensatory mitigation will be based on the revised habitat models

<sup>28</sup> DEIR/S, BTR Appendix F p. 4

<sup>29</sup> DEIR/S, BTR Appendix F p. 5

<sup>30</sup> DEIR/S Tables 3.7-12, 3.7-13

1678-2245

and the results of presence/absence surveys.”<sup>31</sup> CDFW responded by saying, “This is determined at the permitting stage, not at pre-construction stage.” This comment by CDFW alludes to one of the largest flaws of the DEIR/S’s biological impact analysis; specifically that (1) the DEIR/S inappropriately defers crucial details of many mitigation measures to the future post-permitting, prohibiting adequate public review and comment, and (2) the DEIR/S’s deferral of on-the-ground field surveys post-permitting results in an incomplete baseline as described above, subsequently limiting the analysis of mitigation measure efficacy, which relies frequently on the promise of ground-truthed data conducted pre-construction (post-permitting). This also precludes adequate public review and comment regarding efficacy, success, and overall appropriateness of the yet-to-be scripted mitigation measures.

1678-2246

The DEIR/S’s mitigation analysis proposes the possible creation of a multitude of plans and strategies to minimize significant impacts to different resources. Although the DEIR/S offers some generalized guidelines that allude to the types of methods that may be in these measures, most of the description of what these plans and strategies may entail is deferred to the future, and thus cannot be reviewed at present for efficacy, accuracy, or ability to actually mitigate impacts to below significant, not to mention be enforced *and by whom*. Brief summaries fall short of what is necessary for satisfactory review or analysis of the efficacy of unscripted plans presented as “evidence” to mitigate significant impacts to species and are not adequately expository. For mitigation actions to be successful the devil is in the details, and without such there can be no thorough review of their potential for success.

1678-2247

One of many representative examples that reinforces the statements above is BIO-IAMF#5 “**Prepare and Implement a Biological Resources Management Plan.**” The DEIR/S claims this mitigation measure will reduce impacts of **many** different special-status species listed, describing it as follows: “The project biologist would prepare a biological resources management plan (BRMP) consolidating permit conditions and an array of other requirements

<sup>31</sup> DEIR/S, BTR Appendix F p.8

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

*Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant**Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant*

1678-2247

relevant to protection of sensitive biological resources.” What are the permit conditions, specifically? The DEIR/S’s complete description of this pivotal measure - that so many other mitigation claims of reducing significance rely on – is comprised of descriptions that provide little informative data, detail, or assurance of success, comprehensiveness, etc. This measure that is so oft referred to throughout other mitigation measures involves scripting a “plan” that is at the heart of reducing the massive amount of impacts of this project to less than significant. And yet it provides no specifics on any habitats, special-status species, hydrology; no information on timelines, success criteria, goals, performance criteria, cost or guarantee of funding relevant to the specific costs, details about any compensatory mitigation lands and what they are comprised of regarding occupancy of habitats for *each* special-status species to be effected. It states that buffers, exclusion zones, measures, locations, and some sort of monitoring will be scripted by “the project biologist” and leaves it at that.

1678-2248

This Project area has approximately 100 plant and 75 animal special-status species, all with different associated regulatory requirements, natural history, behavior, subpopulation viability determinations, niches, biotic and abiotic limiting factors, breeding requirements, survey protocols, not to mention risks imposed by cumulative impacts other than this project, including development, climate change, pollutants, fragmentation, drought, increased fire risk, ongoing competitions from invasive species, to name a few. Who will oversee the project biologist(s) to ensure they have the experience to make expert, informed decisions regarding all of the above, responsible for writing the plan for such a vast document? And based on exactly what ground-truthed data, with the assistance of whom, funded by whom, overseen by what independent third party? The DEIR/S attempts to side-step this challenge with BIO-IAMF#1 “Project Biologist” definition. However BIO-IAMF#1 does not provide any assurances about using biologists that are independent and thus not beholden to the employment and associated contractual responsibilities imposed by the HSRA (including the obligatory and purposefully restrictive non-disclosure agreements that every biologist is required to sign regardless of contractual status). Biologists hired by project applicants (such as the HSRA) are rarely free to

1678-2248

make ecologically based decisions that would result in altering construction timelines, operations, and other deadlines that managers are loathe to alter based upon their contractual obligations and responsibilities, including supporting actions to protect species that will run contrary to meeting conservative completion timelines or financial budgets. This is not a minor issue, many aspects of mitigation success as posed by the DEIR/S rely on a broad array of responsibilities, expertise, and the assumption that biologists hired by the HSRA will have the ability to make any and all decisions necessary for wildlife protection independently of HSRA construction and operation performance goals. This is unrealistic; mitigation measures must describe how independent third parties will be utilized to oversee construction and operational aspects of mitigation.

1678-2249

The DEIR/S attempts to sidestep providing mitigation measure detail by stating, “The BRMP will be submitted to the Authority for review and approval prior to any ground disturbing activity.” The Authority is the client and permit recipient, for them to be responsible for oversight, enforcement, and all other related factors is inappropriate for reasons iterated above. Additionally, it is important to note that some mitigation “plans” that the HSRA creates will be reviewed by the wildlife agency(ies), in essence imposing the responsibility of mitigation adequacy and success on agency personnel – post-permitting - and using this promise of oversight as a replacement for providing mitigation measure details necessary for CEQA and NEPA review. This is inadequate. The HSRA instead must provide measures with the necessary details for the reviewing public to actually ascertain the likelihood of success of mitigation to reduce impacts to less than significant.

1678-2250

As an environmental consultant I have observed many times the failure of post-permitting mitigation actions, due to the lack of appropriate and informed performance and success criteria, which for various reasons are not implemented, defined, or otherwise analyzed prior to project approval, followed by failures of mitigation success and enforcement. When details are almost entirely deferred to the future, as they are here, mitigation actions become highly

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

1678-2250

indeterminate and unspecified. Again, this is inadequate for the reviewing public to determine efficacy of the mitigation, thus denying one of the primary purposes of CEQA and NEPA review. Further, stating that a plan intends to follow guidelines or agency recommendations does not reveal or address the specific and sometimes unprecedented requirements for mitigation for a specific location, including the unique characteristics of a specific project and its impact on a specific sensitive, rare, or otherwise at-risk population, including the long term, indirect, and cumulative impacts unique to every development. Deferral also precludes analysis of how measures will be financed, including if and when success criteria are not met and the fact that remediation for success may take years, or require additional compensatory mitigation not anticipated or discussed pre-permitting.

1678-2251

While the need for flexible adaptive management, and the use of best available science is important for mitigation plans, such can be adopted over time while providing informative mitigation details for mitigation analysis in the DEIR/S. Such details are essential to understand and address the characteristics of a site and its unique species cohort and their relevant ecological status. They should include necessary specifics in descriptions of compensatory mitigation, i.e. will it be revegetation or restoration, under what timeline, etc., as well as other relevant ecological variables if actions include adoption of mitigation easements or banks, including site information on species herereogeneity, diversity, abundance, richness, presence of target species located on and near the site, and by what performance standards and metrics the compensatory land parcel will reduce direct, indirect, and cumulative impacts to the Project.<sup>32, 33</sup>

1678-2252

Data collection in the form of monitoring is important to inform adaptive management but it is not mitigation and cannot replace dead animals or unmitigated loss of rare plants. When

<sup>32</sup> Keeley, J., Baer-Keeley, M. C.J. Fotheringham (eds). (2000). 2nd Interface Between Ecology and Lard Development in California U.S. Geological Survey Open\_file Report00-62. <https://pubs.usgs.gov/of/2000/of00-062/>  
<sup>33</sup> Newton, G. and Claassen, V. (2003). Rehabilitation of Disturbed Lands in California: A Manual for Decision-Making. *California Geological Survey*.  
<https://www.conservation.ca.gov/dmr/SMARA%20Mines/Documents/sp123.pdf>

1678-2252

sensitive species are killed or injured by the facility during operation, what measures will HSRA commit to for remediation? And will such unanticipated actions be adequate, especially considering mitigation comes with economic and other perceived burdens that most developers seek to minimize at any given moment, particularly when enforcement is minimal and oversight at remote locations lacking?

1678-2253

Deferring mitigation plans to a future date is also inadequate because the unscripted details are based largely upon anticipation of a future direction by various unnamed and presumed experts – or administrators – yet to be determined. This has two inherent problems: (a) It disallows reviewers to adequately analyze efficacy of mitigation measures as required by CEQA, and (b) It leaves the process vulnerable to real world bias, political digressions, employee changes, financial shortfalls, and conflicts between the wildlife agencies and the HSRA, as well as to litigation and other interruptions that are known to lead to mitigation failure and overall disruptions post-project approval and permitting.

Resource experts on measuring effectiveness of mitigation measures, especially ones regarding compensatory tradeoffs as pivotal to mitigation success, state that, **“Public choice theory profoundly suggests officials and traders have more incentive to facilitate barter than to ensure biodiversity protection.** Thus, given the option of saying to developers “yes, with conditions” or “no,” officials will prefer “yes, with conditions” — **particularly when compliance with conditions cannot be credibly measured and officials can avoid accountability for outcomes.** Legitimized bartering can thus create a policy situation “obscure enough to please all parties and so ill-defined that failures will be difficult to detect not to mention rarely measured (emphasis added).”<sup>34</sup> When asked about the success of compensatory mitigation for wetland restoration, Dr. Joy Zedler, chair of the 2001 NRC Compensatory Mitigation Study

<sup>34</sup> Walker, S.; Brower, A.; Stephens, R, T; and Lee, W. 2009. Why Bartering Biodiversity Fails. *Conservation Letters* 2:149–157. [http://www.azoresbioportal.angra.uac.pt/files/publicacoes\\_Walker%20et%20al%202009.pdf](http://www.azoresbioportal.angra.uac.pt/files/publicacoes_Walker%20et%20al%202009.pdf)



## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

1678-2253

Committee, said, “It could be the best of all worlds...or it could be the same old same old . . . It’s all in the implementation.”<sup>35</sup>

These realities are underscored by the HSRA’s own description of financial challenges incurred thus far where they state that,

“At the outset, the Authority lacked the resources to meet the land-acquisition schedule of a magnitude that was greater than had ever been experienced in the state....The early start of construction in the Central Valley resulted in unforeseen or underestimated costs”<sup>36</sup> and “Moving fast to meet the ARRA deadline with concurrent final design, right-of-way acquisition; environmental clearances for changed design and early construction work created extra costs and risks,” and **“The design-build environmental compliance contract language created an economic incentive for the contractor to argue, avoid and/or minimally comply with environmental conditions set forth by regulatory agencies. This issue increased costs related to oversight and mitigation for the Authority** (emphasis added),”<sup>37</sup> and “The availability of sufficient funds presents one of the largest challenges to the delivery of the high-speed rail program. Access to an ongoing, stable funding stream affects our ability to complete the Silicon Valley to Central Valley Line and, ultimately, the remaining San Francisco to Los Angeles/Anaheim system. This fact will continue to affect the cost of the program as inflationary escalation is periodically added to remaining segment costs until funding has been identified for construction. Although funding to complete the Phase 1 system has yet to be identified, there are sufficient funds to complete an initial operable

<sup>35</sup> Alice Kenny, April 27, 2008. *Environmentalists Sound Off on EPA Wetland Regs*, Ecosystem Marketplace. <http://staging.ecosystemmarketplace.com/articles/environmentalists-sound-off-on-epa-wetland-regs/>.

<sup>36</sup> HSRA 2018 Business Plan p. 54 [https://www.hsr.ca.gov/about/high-speed\\_rail\\_authority/](https://www.hsr.ca.gov/about/high-speed_rail_authority/)

<sup>37</sup> *Ibid.* pp. 54-55

1678-2253

segment in the Central Valley... It is important to note, that these resources only support roughly a third of the Phase 1 program financial requirements.”<sup>38</sup>

The DEIR/S’s deferral of mitigation plans devoid of details provides no assurances that necessary oversight or compliance will be written into Plans written by, and for, the HSRA. These statements reinforce real world risks that are partly responsible for why so many mitigation plans, like those summarized in this DEIR/S, fail to reduce impacts to below significant for projects over the years. This is a serious challenge; a high rate of failed mitigation due to heavy reliance on post-permitting due diligence is something I have observed repeatedly as an environmental consultant working in the public and private energy, residential, and transportation development sectors. Finally, the courts have determined that deferring mitigation to the future is an inadequate action under CEQA, as they did so in *Preserve Wild Santee V. City Of Santee*, when mitigation for an endangered species and wetland habitats was deferred to a future plan instead of addressed appropriately in the EIR.<sup>39</sup>

As such, the DEIR/S should revisit its mitigation measures and provide definitive, detailed descriptions that include success criteria, performance standards and timelines that follow the best available science, and specifics on enforcement, cost, and related funding source for each plan.

1678-2254

### III. THE DEIR/S’S INCOMPLETE BASELINE RESULTS IN UNMITIGATED IMPACTS TO RARE PLANTS

Rare plant emergence and population status cannot be determined from presence/absence models, as such neither can acreages of impact, direct, indirect, and cumulative. For rare plant surveys to be complete - especially for a Project with the potential for over 100 special-status plant species to occur - the time period for surveys by necessity should be broader than a pre-

<sup>38</sup> HSRA 2020 Business Plan p. 128 [https://www.hsr.ca.gov/docs/about/business\\_plans/2020\\_Business\\_Plan.pdf](https://www.hsr.ca.gov/docs/about/business_plans/2020_Business_Plan.pdf)

<sup>39</sup> <https://caselaw.findlaw.com/ca-court-of-appeal/1614349.html>

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

1678-2254

construction survey, i.e., every month between March and June for the entire project, including during a wet year when possible. To do so was feasible, as 2019 was a particularly wet year following many years of severe drought. Given the 2020 timing of the release of this DEIR/S, conducting spring and summer surveys in 2019 was not only feasible, but important to ensure coverage of rare plants that may have been difficult to detect, or non-emergent, in especially dry years which the model may accidentally prioritize.

1678-2255

The California Native Plant Society Botanical Survey Guidelines lists certain requirements for thorough botanical surveys to be “consistent with the California Native Plant Society’s goal of preserving plant biodiversity on a regional and local scale, and with California Environmental Quality Act environmental impact assessment criteria,<sup>40</sup>” including the following,

“...A sufficient number of visits spaced throughout the growing season is necessary to prepare an accurate inventory of all plants that exist on the site.

... All habitats within the project site must be surveyed thoroughly in order to properly inventory and document the plants present.

... Population boundaries should be mapped as accurately as possible. The number of individuals in each population should be counted or estimated, as appropriate.

Complete reports of botanical surveys shall be included with all environmental assessment documents, including Negative Declarations and Mitigated Negative Declarations, Timber Harvesting Plans, Environmental Impact Reports, and Environmental Impact Statements. Survey reports shall contain the following information:

b. Methods, including:

1678-2255

- 1) Survey methods for each of the habitats present, and rationale for the methods used.
- 2) Description of reference site(s) visited and phenological development of the target special-status plants, with an assessment of any conditions differing from the project site that may affect their identification.
- 3) Dates of surveys and rationale for timing and intervals; names of personnel conducting the surveys; and total hours spent in the field for each surveyor on each date (emphasis added) ....

d. Discussion, including:

- 1) Any factors that may have affected the results of the surveys (e.g., drought, human disturbance, recent fire).
- 2) Discussion of any special local or range-wide significance of any plant population or community on the site.
- 3) An assessment of potential impacts. This shall include a map showing the distribution of special-status and locally significant plants and communities on the site in relation to the proposed activities. Direct, indirect, and cumulative impacts to the plants and communities shall be discussed.
- 4) Recommended measures to avoid and/or minimize direct, indirect, and cumulative impacts.”<sup>41</sup>

The CDFW Protocols for Surveying and Evaluating Impacts to Special-status Native Plant Populations and Sensitive Natural Communities states that the extent of botanical field surveys should include, “traversing the entire project area to ensure thorough coverage, documenting all plant taxa observed. Parallel survey transects may be necessary to ensure thorough survey coverage in some habitats. The level of effort should be sufficient to provide comprehensive reporting. Additional time should be allocated for plant identification in the field.” And surveyors should “space botanical field survey visits throughout the growing season to

<sup>40</sup> California Environmental Quality Act Guidelines, §15065 and §15380.

<sup>41</sup> CNPS Botanical Survey Guidelines. (2001). [https://cnps.org/wp-content/uploads/2018/03/cnps\\_survey\\_guidelines.pdf](https://cnps.org/wp-content/uploads/2018/03/cnps_survey_guidelines.pdf)

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

1678-2255

accurately determine what plants exist in the project area. This usually involves multiple visits to the project area (e.g. in early, mid, and late-season) to capture the floristic diversity at a level necessary to determine if special-status plants are present.”<sup>42, 43</sup>

CDFW also states that, “When special-status plants are known to occur in the type(s) of habitat present in a project area, observe reference sites (nearby accessible occurrences of the plants) to determine whether those special-status plants are identifiable at the times of year the botanical field surveys take place and to obtain a visual image of the special-status plants, associated habitat, and associated natural communities,” and “To further substantiate negative findings for a known occurrence, a visit to a nearby reference site may help ensure that the timing of botanical field surveys was appropriate.”<sup>44</sup>

Upon review of the DEIR/S it is clear that HSRA did not meet these requirements that would ensure adequate presentation of the baseline and resultant analysis of impacts to rare plants for the Project area. As importantly, specific protocols for developing a revegetation plan, a weed control plan, or a translocation plan cannot be analyzed or met with a one time, abbreviated pre-construction survey as proposed by the DEIR/S in MM#7, where it simply states, “Prior to any ground-disturbing activity, the Project Biologist would conduct presence/absence botanical field surveys for special-status plant species and special-status plant communities within a work area.” Clearly this type of survey does not comply with the guidelines iterated above. The DEIR/S fails to describe how they will conduct comprehensive rare plant surveys, as described above, while concurrently disallowing the public from reviewing any resultant analysis or mitigation measures of such surveys.

<sup>42</sup> U.S. Fish and Wildlife Service Guidelines for Conducting and Reporting Botanical Inventories for Federally Listed, Proposed and Candidate Plants available at: <https://www.fws.gov/sacramento/es/Survey-Protocols-Guidelines/>

<sup>43</sup> CDFW. (2018). Protocols for Surveying and Evaluating Impacts to Special-status Native Plant Populations and Sensitive Natural Communities. <https://nrm.dfg.ca.gov/FileHandler.ashx?DocumentID=18959&inline>

<sup>44</sup> *Ibid.*

1678-2256

CDFW comments underscore the inadequacies of the DEIR/S’s baseline’s analysis of special-status species. CDFW biologists requested that Contra Costa goldfields (*Lasthenia conjugens*), Marin dwarf-flax (*Hesperolinon congestum*), San Mateo woolly sunflower (*Eriophyllum latilobum*), Santa Cruz tarplant (*Holocarpha macradenia*), San Mateo thornmint (*Acanthomintha duttonii*), Fountain Thistle (*Cirsium fontinale* var. *fontinale*), and Menzie’s wallflower (*Erysimum menziesii*) all be considered as potentially occurring onsite. CDFW also requests Monterey spineflower (*Chorizanthe pungens* var. *pungens*) be included in analysis, and yet these apparently were excluded, with no expository rationale provided.<sup>45</sup> To exclude these, the HSRA must present data reflecting information from on-the-ground surveys.

1678-2257

Successful mitigation of rare plants is important not only because these plants have been given a degree of protected status, they are key because their population survival is biologically linked to successful mitigation of many of the special-status species that occur in this Project area, species that rely on healthy habitats devoid of fragmentation and degradation.

#### IV. THE DEIR/S FAILS TO MITIGATES IMPACTS TO HABITATS AND SPECIAL-STATUS SPECIES TO LESS THAN SIGNIFICANT

##### A. The Grassland Ecological Area (GEA)

The Grassland Water District (GWD) is a public agency that oversees the Grassland Fund (GF), a nonprofit devoted to the “protection, conservation, and legal defense of the Grasslands, your water supplies, habitat, and sporting traditions.” The GWD coordinates with the Grassland Resource Conservation District (GRCD), which contains approximately 75,000 acres and encompasses several state wildlife areas including the Volta Wildlife Area, Los Banos Wildlife Area, and Mud Slough, Gadwall, and Salt Slough Units of the North Grasslands Wildlife Management Area. 90% of the GRCD is preserved under permanent wetland conservation

<sup>45</sup> DEIR/S Appendix F

# Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

easements; federal wildlife refuges in the GRCD include portions of the San Luis National Wildlife Refuge. The area is part of the largest contiguous range of wetlands remaining in California's Central Valley, and as such is a key wintering ground for millions of migratory birds along the Pacific Flyway. The GRCD wetland habitats are a component of the Western Hemisphere Shorebird Reserve Network and are recognized for their global importance to shorebirds and other waterbirds. The GWD, GRCD, and GF's mission of conservation is essential in such a large state that, despite its size, has lost over 90 percent of its wetlands to human development. The GWD and GRCD's lands, in combination with adjacent state parks and wildlife preserves, conservation easements, and national wildlife refuges, comprise one of the largest wetland vegetation associations in the state, referred to as the Grassland Ecological Area (GEA). The GEA is comprised of diverse habitats including seasonally flooded wetlands, semi-permanent marsh, woody riparian habitats, wet meadows, vernal pools, native uplands, grasslands and native brush land. The GEA is a vital biological conservation hotspot for over 550 floral and faunal species, and a biodiversity gold mine of 49 CESA/ESA threatened, endangered, and candidate species, including the sandhill crane, California red-legged frog, California tiger salamander, Swainson's hawk, San Joaquin kit fox, tri-colored blackbird, among others. Clearly the GEA and its inhabitants are a vital part of the bioregion and as such play an integral role for conservation purposes. In comments to the Program EIR/EIS (PEIR/S), the USFWS (among others) requested that the HSRA eliminate any high-speed train alignments that crossed through or adjacent to the GEA. The DEIR/S presents inadequate rationale as to why this is not part of their preferred environmental alternative, and must revisit this question, with substantial evidence of why such an alternative is not the primary consideration for this Project's alignment, and how an Alternative that bisects or borders the GEA is the Least Environmentally Damaging Alternative, as claimed by the HSRA previously.

In previous impact analyses, including the 2012 Bay Area to Central Valley High-Speed Train Program Environmental Impact Report / Statement, the HSRA referenced the GEA well over 200 times in regard to it being a primary conservation unit of consideration. In the HSRA's response

1678-2259

to comments to that PEIR/S it acknowledged that, "concern regarding potential impacts on the GEA and/or the uninhabited portions of the Pacheco Pass...include the USFWS, CDFG, California Department of Parks and Recreation, Grassland Water District, Grassland Resources Conservation District, Grassland Conservation, Education & Legal Defense Fund, Ducks Unlimited, California Outdoor Heritage Alliance, California Waterfowl Association, Sacramento Area Council of Governments, Citizens' Committee to Complete the Refuge, Bay Rail Alliance, California Rail Foundation (CRF), California State Parks Foundation (CSPF), Defenders of Wildlife, Planning and Conservation League (PCL), Regional Alliance for Transit (RAFT), Sierra Club, Train Riders Association of California (TRAC), and Transportation Solutions Defense and Education Fund (TRANSDEF)."<sup>46</sup> In the 2008 PEIR/S, the HSRA presented a map of the GEA boundary, including where the Project alignment would pass through two sections of the GEA.

Despite this, the 2020 DEIR/S presents misleading information that attempts to minimize the importance of the GEA for impact mitigation. In its analysis and mitigation in respect to the GEA, the DEIR/S's table 3.7-11 summarizes conservation areas, but fails to include the GEA in the table with no explanation. The HSRA does state that the GEA "has been identified as Important Bird Area,"<sup>47</sup> which should more accurately be stated as "much of the GEA includes a designated IBA". In its analysis the DEIR/S then reduces and confounds discussion and mitigation of impacts by referencing both in terms of the IBA boundary, not the GEA boundary, thus eliminating key areas of the GEA outside of the IBA, including areas overlapping with the Project alignment that are at risk of significant impacts, direct and indirect. The DEIR/S states that, "The real extent of direct permanent and temporary impacts (conversion and disturbance of habitat, disturbance of individuals) on habitat for waterfowl and shorebirds is shown in Table 3.7-16. Impacts in the GEA would be the same under all four alternatives because they would follow the same alignment in that area. Impacts in the UPR IBA would be slightly greater under Alternative 3 than under Alternatives 1, 2, and 4 because its alignment traverses more of the

<sup>46</sup> HSR PEIR/S 2008 p. S-13

<sup>47</sup> DEIR/S p. 3.7-42



## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

1678-2259

UPR IBA than the other alternatives. The magnitude of permanent impacts, in descending order, would be 369.3 acres under Alternative 3; 365.7 acres under Alternatives 1 and 2; and 323.4 acres under Alternative 4. The extent of temporary impacts would be, in descending order, 107.9 acres under Alternatives 1 and 2, 84.8 acres under Alternative 4, and 76.1 acres under Alternative 3. The magnitude of indirect impacts (introduction of invasive nonnative plant species), while not quantified through mapping efforts, would be generally proportional to the quantity of direct impacts.”

1678-2260

The DEIR/S has not provided any clear explanation for why they have reduced the impact boundary from the GEA to the IBA, nor specific explanation of how they estimated the acreage of impacts to these areas, especially when the DEIR/S also states that the footprint of the impact zone alignment “varies” and is not clearly defined for these segments that intersect and border key wildlife habitat.<sup>48</sup> As importantly, eliminating sections of the GEA from analysis eliminates analysis of impacts to a host of special-status species and related habitat, including the tri-colored blackbird. Not only is the scope of the alignment footprint ill-defined, the DEIR/S also fails to clearly define operational details, including frequency of train passages during high and low peak hours, and the location and scope of all operational facilities. Without these details it is impossible to adequately assess direct, indirect, and cumulative impacts to dozens of special-status species that use the GEA for breeding, foraging, over-wintering, as a corridor, and a migratory stop-over. As iterated above, assumptions of presence/absence, by way of an untested model, do not come close to adequately informing the basic requirements for successful mitigation. This is a major flaw in the DEIR/S that prohibits comprehensive analysis of the impacts to the baseline (as of yet also incomplete), and how successful proposed mitigation measures may be.

1678-2261

The DEIR/S’s biological resource impact analysis does not discuss derailment potential in regard to risk to habitats and waterways in the GEA, including what measures will be taken to reduce

<sup>48</sup> DEIR/S Fig 4-1

1678-2261

this risk of impact on native wildlife and habitats. The operation plan should include a response plan specific to the GEA and refuge habitat in the event of a derailment.

1678-2262

#### **B. Deferred Pre-Construction Surveys in Lieu of Pre-permit Focused Surveys are Inadequate for Comprehensive Impact Analysis and Successful Mitigation**

Comprehensive surveys for special-status species - plants and invertebrates in particular - necessitate more than one year of data collection to provide accurate detection of species that can emerge or remain dormant depending on seasonal rainfall and other ecological variables. For several mitigation measures, the DEIR/S defers any on-the-ground surveys to be conducted post-permitting and refers to them when proposed as pre-construction surveys. In all my experience as an environmental consultant, pre-construction surveys are limited in scope and time to serve the basic function of identifying nesting birds, rare plants, protected species burrows, etc. within a construction footprint right before construction commences. Typically, the time provided to do these surveys is very short, i.e. days or weeks, not years as is required for adequate baseline surveys as discussed above. Also, pre-construction, post-permitting surveys do not allow for public review or comment, and therefore are inadequate substitute in regard to CEQA and NEPA analysis.

1678-2263

#### **C. The DEIR/S’s Analysis and Mitigation for Impacts from Project Strikes, Lighting, and Noise are Flawed and Inadequate**

The mitigation measures posed to reduce biological impacts present no analysis of the scope or numbers of individuals of threatened and endangered species that will potentially be injured or killed due to Project operation, and thus present no analysis of what the impact will be at the subpopulation and population level throughout the life of this Project. Such estimates are, of course, impossible due to the DEIR/S’s lack of on-the-ground field surveys. And yet they are especially important for threatened and endangered species that have garnered such

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

1678-2263

protections specifically because their population viability has become at high risk from a host of impacts, and thus such populations are highly unstable and susceptible to impacts by way of mortality of just a few breeding individuals.<sup>49</sup> DEIR/S presents no such estimates and yet jumps to the conclusion that – despite the mitigation being mostly deferred, unspecified, and as importantly untested – all such impacts will be satisfactorily mitigated with various measures of unscripted plans. The DEIR/S acknowledges that, “impact mechanisms that may result from project operations include disturbances from the operating rail line, maintenance activities (including occasional cleaning, inspection, and removal of vegetation and litter from wildlife crossing structures), noise from passing trains, lighting, vibration, and electrocution.”<sup>50</sup> This is followed by the statement that such impacts would be intermittent, occurring only periodically. This is a misleading statement, especially for a train that will pass through a given area several times an hour on average, every day.

The following are some examples of omissions, flaws, and inadequacies in mitigation analysis and related measures, and pose questions to be addressed by the HSRA:

1678-2264

1. The DEIR/S’s Mitigation measure **AVQ-MM#4 Provide Vegetation Screening along At-Grade and Elevated Guideways Adjacent to Residential Areas** states that “prior to operations and maintenance of the HSR system, the contractor would plant trees or other vegetation along the edges of the HSR rights-of-way in locations adjacent to residential areas to screen the elevated guideway from the residential area.” This action will serve as a major attractant and will undeniably create new roosts, breeding sites, and hibernacula for birds and bats that could then be indirectly and directly be impacted by numerous impacts of noise, attractive lighting, glare, and strikes; especially in such close proximity to the HSR. How does the HSRA intend to successfully mitigate these additional impact risks to these taxa, not to mention special-status species?

<sup>49</sup>McDonald, M. E., Baxter, P. W. J., and Possingham, H. P. (2008). Subpopulation Triage: How to Allocate Conservation Effort among Populations. *Conservation Biology*, 22(3), 656–665

<sup>50</sup> DEIR/S 3.7-113

1678-2265

2. **AVQ-MM#7: Provide Noise Barrier Treatment** states that “Noise barriers along elevated guideways that may incorporate transparent materials where sensitive views would be adversely affected by opaque noise barriers.”<sup>51</sup> Creating transparent or translucent barriers is akin to constructing windows. According to extensive research of various studies by the American Bird Conservancy, bird collisions to windows and associated infrastructure accounts for between 365 million and 1 billion birds annually in the United States.<sup>52</sup> This measure would be adding to that mortality, and should be eliminated from consideration.

1678-2266

3. The DEIR/S proposes **BIO-IAMF#12: Design the Project to be Bird Safe**. It is a scientifically impossible task to make 90 plus miles of a novel anthropogenic construct that is a high-speed train moving at over 200 miles an hour every day, throughout the day, “safe” for birds, or any other animals for that matter. This heading is intentionally misleading to the public and should be altered to correctly reflect the reality that impacts may be mitigated but not eliminated, with evidence including methods that have been proven successful. The DEIR/S states it will apply APLIC guidelines, which are appropriate, but these recommendations are relevant to power lines, not the actual trains or associated facilities, therefore are limited in their utility as mitigation. The DEIR/S says facility lighting will be used that “does not attract birds or their prey.” What type of lighting will be used? How does HSRA know which lighting regimes will not be attractants, and concurrently, will not be disruptive to species?

1678-2267

The DEIR/S must provide clear detailed descriptions of what lighting scheme(s), and anti-strike structures will be applied to operational impact mitigation including substantial evidence in support of how these schemes will significantly reduce impacts to special-status species known to be in the Project area, as well as other key migratory, breeding, and over-wintering birds that use the area and are protected under the Migratory Bird Treaty Act, CESA, ESA, and other

<sup>51</sup> DEIR/S 3.6-158

<sup>52</sup> <https://abcbirds.org/blog/truth-about-birds-and-glass-collisions>

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

1678-2267

statutes. Meanwhile, BIO\_IAMF#12 says they will “avoid to the extent feasible”<sup>53</sup> constructing transmission lines across canyons or on ridgelines to prevent collisions. What does “feasible” here mean? Here and in other biological mitigation measures it is not defined and is therefore left to subjective interpretation. And, if this measure is not “feasible”, how will HSRA mitigate strikes to the plethora of birds that may be injured or killed over the life of this Project, including raptor species for which any take is prohibited for Fully Protected species, including the American peregrine Falcon, golden eagle, bald eagle, California condor, and white-tailed kite? It is well documented that raptor species are especially prone to electrocution, however the DEIR/S fails to present analysis or specific mitigation for take of these species due to strikes. How will HSRA guarantee there will be not take of all of the California Fully Protected species that have been observed within the project area?

1678-2268

The DEIR/S acknowledges that, “Artificial lighting of nighttime construction activities near active nests could also potentially cause nest abandonment and otherwise disturb some species including plovers, burrowing owls, golden and bald eagle, California condor, American peregrine falcon, northern harrier, white-tailed kite, Swainson’s hawk, purple martin, olive-sided flycatcher, loggerhead shrike, least bell’s vireo, yellow warbler, yellow-breasted chat, sandhill crane; and will interfere with wildlife movement along corridors.” They state that “operations and facilities maintenance have the potential to result in permanent intermittent disturbance of wildlife movement to the following mechanisms: noise disturbance, visual disturbance, train lights, nighttime lighting, train strike, electric line strike...”<sup>54</sup> and yet the measures offered to mitigate such impacts are unscripted, deferred, and/or limited primarily to discussion of construction while mostly omitting detailed descriptions of how direct, indirect, and cumulative operational impacts will be reduced to below significant for each of the local populations involved. This must be rectified with detail and substantial evidence not yet provided in the DEIR/S. Additionally, the use of the term “intermittent” is once again

<sup>53</sup> DEIR/S 2-E-9

<sup>54</sup> DEIR/S p. 3.7-111

1678-2268

deliberately misleading, undefined, and therefore meaningless in this context and must be removed from the DEIR/S language. What will the frequency of a train passing a given area (i.e. the GEA), day and night, be? Without such information the operational impact analysis remains incomplete.

1678-2269

#### 4. Lighting

There exists a plethora of evidence that different forms, and degrees, of lighting are disruptive in various ways to many species. As such, the DEIR/S’s claim that “Effects of light from passing trains and HSR facilities could alter wildlife behavior patterns, but such effects would be localized” and thus less than significant has not been demonstrated by the analysis provided. The phrase “would be localized” is undefined and scientifically meaningless here. Clear, scientific descriptions and little evidence have been provided to demonstrate how exactly the HSRA will achieve successful mitigation to a completely undescribed number of special-status species *individuals* due to lighting impacts that will be incurred during construction and operation for the life of the Project. As iterated herein, the loss of just a few breeding individuals of populations of endangered species could markedly reduce their viability, however the DEIR/S presents minimal analysis of how exactly they will mitigate for such a loss incurred by operational impacts. The HSRA must also describe how this lighting will not be an attractant, or disruptive for bats in the area that will also be prone to direct and indirect impacts. As such they should at a minimum commit to several measures that will reduce such impacts including:

- No nighttime lighting along the railway within visual distance of the GEA, and other key biodiversity sections of the Project alignment,
- Specific guidelines for siting, approved by wildlife agency species-specific experts, to reduce impact risk for any lighting deemed essential for security or worker safety on railway-associated buildings or structures,
- Maximize use of motion sensor activated lighting in lieu of fixed night lighting,

1678-2270

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

1678-2270

- Maximum height limits for night lighting and shielding requirements,
- Lighting (i.e. bulbs, limited heights) demonstrated to have a reduced impact on birds and bats,
- Train window design demonstrated to reduce interior night lighting pollution,
- Train headlights with a minimum required luminosity,
- Add train design to reduce solar glare.

Refusal to commit to these measures must be accompanied by a rationale of alternatives that have been proven to be more effective.

### 5. Noise

The DEIR/S alludes to the fact that noise pollution will be a significant impact from construction and operational activities of the Project, and yet it incorrectly analyzes the reality and degree of these impacts:

1678-2271

A. the DEIR/S attempts to downplay noise impacts with misleading and unsupported claims, such as "Maintenance activities are expected to be dispersed over time and location and are not expected to be of an intensity or duration to result in considerable effects on wildlife movement." This is unsupported. Maintenance can be in many forms, including major construction for associated facilities, maintenance of bordering road and electrical constructs, involve noisy heavy machinery, etc. This statement must be retracted. Similarly, the DEIR/S repeatedly refers to noise impacts as being "intermittent". This term is meaningless without definition of exactly how noise pollution generated will be intermittent (i.e. what the frequency of trains passing per day will be regarding operational impacts, what the maximum hourly average decibel (dB) level of construction machinery throughout construction will be both during the day and night, etc. ) and the significance of such in respect to the degree of impacts to every special-status species to be effected.

1678-2272

B. The DEIR/S's primary argument and modeling for acoustic impacts to wildlife is based on a single criterium that is scientifically unsound. The acoustic analysis references the Department of Transportation's (DOT) "interim criterion" mentioned in the Federal Railroad Administration's (FRA) 2012 High Speed Rail Noise and Impact Assessment that was created primarily to analyze noise impacts to humans.<sup>55</sup> Specifically, the DEIR/S uses "a sound exposure level (SEL) of 100 dBA from a single train pass-by (FRA 2012). SEL refers to noise exposure from a single noise event and is the primary descriptor of HSR vehicle noise emissions."<sup>56</sup> It is important to note that the DEIR/S acknowledges the minimal applicability of this criterium where they quote the FRA, stating "**Conclusions from research conducted to date provide only preliminary indications of the appropriate descriptor, rough estimates of threshold levels for observed animal disturbance, and habituation characteristics for only a few species. Long-term effects continue to be a matter of speculation.** Moreover, most of the noise events used in prior studies are related to aircraft overflights. Consequently, any criteria adopted for effects of HSR noise on animals must be considered interim until further specific research results are known (FRA 2012) (emphasis added)."<sup>57</sup>

Indeed, the FRA's *entire* research foundation for their criterium for impacts to animals are from four reports, none peer reviewed, of studies that are outdated and not expository or revelatory for the conclusions the FRA – or DEIR/S - make, specifically, basing a SEL of 100 dB as an applicable criterium for operational impacts of the HSR. The studies are from aircraft noise and overflights of varying distances and durations using various types of acoustic measurements, equipment, and dissimilar methodologies; the species discussed are primarily domesticated livestock and turkey poults; the reports do not verify the use of a 100 dB SEL as an appropriate criterium for impact analysis or as an appropriate

<sup>55</sup> Federal Railroad Administration (FRA). 2012. *High-Speed Ground Transportation Noise and Vibration Impact Assessment*. Final. DOT/FRA/ORD-12/15. Prepared by C.E. Hanson, J.C. Ross, and D.A. Towers. September 2012. Washington, DC. [www.fra.dot.gov/eLib/Details/L04090](http://www.fra.dot.gov/eLib/Details/L04090)

<sup>56</sup> DEIR/S p. 6-32

<sup>57</sup> DEIR/S Wildlife Corridor Assessment Report p. 6-32



## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

1678-2272

threshold criterium to apply broadly; do not discuss SEL as the best type of acoustic threshold criterium; and report findings are from 1971, 1988, and 1993 and are outdated. Much of our scientific understanding of the complex world of acoustic research has changed since 1993.<sup>58,59,60</sup> For instance, based upon USFW's compliance standards, sound barriers are required to be constructed to buffer noise pollution when project construction and related noise level reaches an average of 60 dB (measured in hourly increments) when in proximity to breeding federally endangered least Bell's vireo and federally threatened California gnatcatcher.<sup>61</sup> These four reports from data analyses from decades ago, not applicable to the species impacted by this Project, in acoustic scenarios that do not marginally replicate the scenarios of noise pollution that will be incurred by this project, do not incorporate any audiograms or other related data regarding the hearing physiology and related behavior of any the special-status specie on the Project site, are not a scientifically sound basis for such an important criterium used as an impact threshold.<sup>62</sup>

1678-2273

In their report the FRA provides no data or research supporting their claim that SEL is the most useful generic predictor of responses for impacts to a broad array of wildlife species; this is important because the methodologies, and sensitivity of equipment for measuring SEL, are highly variable and have changed significantly since 1993. The FRA also underscores the limited applicability of their criterium, stating, "There are no established

<sup>58</sup> Campos, I. B., Landers, T. J., Lee, K. D., Lee, W. G., Friesen, M. R., Gaskett, A. C., & Ranjard, L. (2019). Assemblage of Focal Species Recognizers—AFSR: A technique for decreasing false indications of presence from acoustic automatic identification in a multiple species context. *PLoS ONE*, 14(12), 1–14.

<sup>59</sup> Brown, C. H., & Riede, T. (2017). *Comparative Bioacoustics: An Overview*. Bentham Science Publishers Ltd.

<sup>60</sup> Sugai, L. S. M., Silva, T. S. F., Ribeiro, J. W., & Llusia, D. (2019). Terrestrial Passive Acoustic Monitoring: Review and Perspectives. *BioScience*, 69(1), 15–25. <https://doi-org.jerome.stjohns.edu/10.1093/biosci/biy147>

<sup>61</sup> See: <https://www.sandiego.gov/sites/default/files/legacy/park-and-recreation/pdf/fsdrip-09-developmentandmitigationguidelines.pdf>; and

[https://www.usbr.gov/mp/nepa/includes/documentShow.php?Doc\\_ID=26460](https://www.usbr.gov/mp/nepa/includes/documentShow.php?Doc_ID=26460)

<sup>62</sup> Federal Railroad Administration (FRA). 2012. *High-Speed Ground Transportation Noise and Vibration Impact Assessment*. Final. DOT/FRA/ORD-12/15. Prepared by C.E. Hanson, J.C. Ross, and D.A. Towers. September 2012. Washington, DC. [www.fra.dot.gov/eLib/Details/L04090](http://www.fra.dot.gov/eLib/Details/L04090) p. A-20

1678-2273

criteria relating high-speed train noise and animal behavior.”<sup>63</sup> The FRA is misleading, however, where they state that “A summary of recent literature related to noise effects on livestock and wildlife is included in Appendix A.”<sup>64</sup> The sum total of the “recent literature” for animal/ wildlife impacts are the four reports described above, dating from 1971 to 1993. This is not recent literature, and not an appropriate basis for any impact analysis conducted in 2019 or later. A model is only as good as the applicability and accuracy of its assumptions, criteria, statistical and experimental design, consistency, and relevancy of applied data. The DEIR/S's model for measuring acoustic impacts, including a 100 dB threshold, is inappropriate for the Project scenarios or similar, and fatally flawed as an appropriate basis for any impact conclusions. As such, the conclusions and assumptions made by the DEIR/S about noise impacts, degree, scope, and distance are unsupported and do not contribute to an informed impact analysis. Therefore, mitigation measures for noise impacts must be revisited using the most conservative approaches possible.

1678-2274

C. The DEIR/S also makes an assortment of other assumptions unsupported by clear scientific rationale or evidentiary description. They do this in respect to acoustic scenarios and resultant impacts on the dozens of special-status birds and bats involved. In doing so the DEIR/S erroneously lumps the unique hearing abilities, unique behaviors, and unique intraspecies and interspecies effects, etc. of numerous species under one umbrella assumption of impact criteria for a set of subjective standards, namely, “For each of the identified mechanisms, a noise threshold was set: Permanent hearing damage: 140 dBA, Temporary hearing damage: more than 93 but less than 140 dBA, Masking: 84 dBA (28 dBA greater than the lowest measured ambient noise in the LPSA, 56 dBA), Arousal: 77 dBA.”<sup>65</sup> The DEIR/S does not give a clear explanation of (a) how they arrived at these very

<sup>63</sup> *Ibid.* p. 3-2

<sup>64</sup> *Ibid.*

<sup>65</sup> DEIR/S Wildlife Corridor Assessment Report p. 6-34

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

1678-2274

specific and singular criteria, (b) how one criteria can apply to dozens of species with extremely differentiated – and for the most part, unmeasured – hearing abilities, (c) how these criteria are supported by the scientific evidence as it relates to the scenario of noise from a high speed train (not roads or overflight), and at what frequency noise pollution will be introduced, i.e. how often will trains pass by, and how many times a day and night. Indeed, the DEIR/S seems to ignore its own assertion where it states, “Wildlife response to noise depends on the timing, intensity, and frequency of the sound, as well as the species’ tolerance to noise. In general, species’ response to noise may result in behavioral changes (e.g., fleeing or hiding), interference with auditory cues (e.g., interference with mate attraction), or physiological responses (e.g., stress), each of which can result in broader effects on movement, foraging efficiency, reproductive success, and survival (Francis and Barber 2013).”<sup>66</sup> As such, these thresholds are unsupported by substantial expository evidence.

1678-2275

Aside from the DOT report above, virtually all of the rest of the DEIR/S’s assumptions about noise impacts on wildlife are drawn from one report,<sup>67</sup> again scripted not by independent biologists or wildlife agency acousticians, but the Department of Transportation. The report itself poses a disclaimer on the first page stating, “This document is not an official policy, standard, specification, or regulation and should not be used as such. Caltrans has not independently verified the results, conclusions or claims presented herein. Its content is for informational purposes only. This information should not be used without first securing competent advice with respect to its suitability for any general or specific application. Anyone utilizing this information assumes all liability arising from such use.”

<sup>66</sup> DEIR/S Wildlife Corridor Assessment Report p. 6-32

<sup>67</sup> The California Department of Transportation. 2016. *Technical Guidance for Assessment and Mitigation of the Effects of Highway and Road Construction Noise on Birds*. June. (Contract 43A0306.) Sacramento, CA. Prepared by ICF International, Sacramento, CA, Robert Dooling, Gaithersburg, MD, and Arthur Popper, Silver Spring, MD.

1678-2275

And yet the DEIR/S cites this one reference at least ten times in support of its noise threshold criteria. The report provides an appendix of all the species studies of any kind related to acoustics that were reviewed for this DOT report, and not one of them concerned a special-status species mentioned in the DEIR/S, and only one species of water bird (mallard). The DOT correctly points out that, “Since there is substantial variation in bird hearing and behavior, considerable care must be taken when trying to extrapolate data between species, particularly when the species have different hearing capabilities and acoustic behaviors.”<sup>68</sup> They also pose the caveat that any guidelines are “interim” and informational, and that their application to specific scenarios requires further **study as it relates to traffic noise, not trains**. The authors also commit the serious flaw of anthropomorphizing bird sounds (i.e. an entire taxa of thousands of species) by stating that, “Given the lack of empirical data on [behavioral and physiological effects on birds] at this point, it is recommended that subjective human experience with the noise in question be used as an interim guideline to estimate acceptable noise levels for avoiding stress and physiological effects.”<sup>69</sup> This is unscientific and undermines the applicability and professional veracity of the entire report. If this were a peer-reviewed article it would have been rejected for publication for this digression from scientific standards. As such, the DEIR/S’s other determinations based almost entirely in this one report are specious, including erroneous claims about habituation,<sup>70</sup> unsupported claims that vibration effects are less extensive than noise effects, incorrect conclusions about masking being a limited occurrence,<sup>71</sup> and unsupported claims about acoustic impacts having a limited effect on

<sup>68</sup> *Ibid.* p. 5

<sup>69</sup> *Ibid.* p. 7

<sup>70</sup> DEIR/S CWA p. 4-32,33

<sup>71</sup> *Ibid.*

The more overlap there is in spectral bandwidth between anthropogenic sounds and those used by an organism, the more likely they are to interfere with detecting biologically important signals. Masking of relevant sounds has the potential to reduce an organism’s auditory perceptual range, or listening area (Payne and Webb, 1971; Clark et al., 2009; Barber et al., 2010), and can interfere with an organism’s abilities to detect, interpret, and respond to cues in their environment. From: “Estimating Exposure and Effects of Sound on Wildlife.” National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. 2017. *Approaches to Understanding the Cumulative Effects of Stressors on Marine Mammals*. Washington, DC: The National Academies Press. doi: 10.17226/23479.

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

1678-2275

reproduction (and other behaviors).<sup>72</sup> As such, the DEIR/S's theoretical thresholds are not based upon the best available science, and not adequately predictive of real world impacts of the Project.

1678-2276

Therefore, to attempt to responsibly and effectively mitigate impacts from construction and operational noise pollution as much as possible, the HSRA must commit to the most conservative actions and the precautionary principle to minimize impacts. The most effective would be avoidance of the GEA, other biodiversity hotspots, and key wildlife corridors by the alignment overall. Short of that, sound barriers must be constructed throughout the extent of the alignment where it intersects, borders, or is in proximity to the GEA and other refuges and wildlife corridors. The type of barriers created must provide the best baffling of sound possible; sound baffling is a complex science and thus design must follow the precautionary principle and best available science. In doing so these barriers should incorporate a design that is a complete enclosure of the rail, not just a wall.

1678-2277

The DEIR/S states in Appendix 3.7-C that, "In December of 2018, the Authority received a letter from the GEA Working Group that requested consideration of an enclosure structure similar to that used in China's Shenzhen-Maoming HSR program. This is a structure that would fully enclose the guideway and overhead contact system, to mitigate visual and acoustic impacts on waterfowl and shorebirds living in and moving across the adjacent habitat. Coincidentally, preliminary results of the Authority's ongoing evaluation

<sup>72</sup> Recent terrestrial studies have evaluated consequences of noise exposure such as declines in foraging efficiency (owls [Mason et al., 2016; Senzaki et al., 2016] and bats [Siemers and Schaub, 2011; Bunkley and Barber, 2015]), heightened vigilance (mammals [Shannon et al., 2014, 2016] and songbirds [Quinn et al., 2006; Ware et al., 2015]), declines in reproductive success (Halfwerk et al., 2011), and altered predator-prey relationships (Francis et al., 2009). From: "Estimating Exposure and Effects of Sound on Wildlife." National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. 2017. *Approaches to Understanding the Cumulative Effects of Stressors on Marine Mammals*. Washington, DC: The National Academies Press. doi: 10.17226/23479.

1678-2277

of impacts to waterfowl and shorebirds in the GEA Important Bird Area proximate to Mud Slough indicated potential for visual, noise, and bird-strike impacts. The Authority agreed to evaluate the enclosure concept, determine whether a similar structure would be suitable for the GEA crossing, and what the structure's potential impacts would be." The analysis in Appendix 3.7-C concludes that the structure "would support HSR operations and provide visual and acoustic mitigation at a greater level than a standard noise barrier mitigation measure. **In addition, noise barriers lacked the ability to prevent bird strikes, and were therefore eliminated from consideration. The enclosures were deemed conceptually feasible, and due to the sensitivity of resources and stringent regulatory requirements, the Authority is proposing an enclosure as a mitigation measure for regulatory assurance, and technical efficiency.**" In short, committing to a strict noise reduction standard that includes this guideway enclosure is not only feasible, but reasonable and necessary for adequate impact reduction of noise pollution and bird strikes. If the DEIR/S refuses to adopt these measures throughout the GEA, it must provide current, applicable, expository evidence as to what other measures will be better at reducing noise pollution impacts to below significant for the life of this Project.

1678-2278

#### D. The DEIR/S's Impact Analysis and Mitigation for Eagles are Inadequate

According to CDFW, both bald and golden eagles have been observed around the Project Habitat Study Area (pers comm., Lara Sparks, June 17, 2020). The USFWS states that all breeding sites within a breeding territory are deemed occupied "while raptors are demonstrating pair bonding activities and developing an affinity to a given area."<sup>73</sup> Without knowledge of recent eagle activity - not just presence of nests - throughout the Project site and vicinity, no comprehensive conclusions can be made regarding impacts to breeding or foraging territories. Not only are current eagle nesting territory surveys necessary for this Project's impact analysis, so are ground surveys that assess presence and abundance of prey for foraging

<sup>73</sup> Pagel, J.E., D.M. Whittington, and G.T. Allen. 2010. Interim Golden Eagle inventory and monitoring protocols; and other recommendations. Division of Migratory Bird Management, U.S. Fish and Wildlife Service. p. 27

# Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

1678-2278

eagles. As the American Eagle Research Institute points out in their protocol for golden eagle occupancy, reproduction, and prey population assessment, golden eagle reproduction and related foraging behavior is highly correlated with prey abundance of species like the black-tailed jackrabbits and ground squirrels; the primary prey of golden eagles in many areas of the western United States.<sup>74</sup> As written the DEIR/S presents no details on observations, density, or abundance of eagle prey species on or bordering the site, and thus cannot include this information in their creation of mitigation acreages to be impacted. Therefore accurate, current analysis regarding potential for use of the site by golden eagles for foraging is further prohibited.

1678-2279

The DEIR/S impact BIO-18 states that “There is wide variation in reported distances at which raptors are disturbed by human activities (PG&E 2016), so making broad generalizations about disturbance distances is difficult. For the purpose of this analysis, any bald or golden eagles nesting within 0.5 mile of the project footprint (generally, topography that blocks line of sight could shorten this typical distance) could be disturbed by construction noise or vibration, potentially causing nest abandonment. Artificial lighting of nighttime construction activities near active nests could also potentially cause nest abandonment.” The claim about inability to make generalizations about human disturbance is misleading. Studies have demonstrated that when observers were camped 400 meters from nests of golden eagles, adults spent less time near their nests, fed their juveniles less frequently, and fed themselves and their juveniles up to 67% less food.<sup>75</sup> In studies of golden eagle populations in the southwest, researchers reported that human disturbance, including distances close to a mile away, accounted for at least 85% of all known nest losses.<sup>76</sup> USFWS eagle experts also state that, “Golden Eagles visibly display

<sup>74</sup> Driscoll, D.E. 2010. Protocol for golden eagle occupancy, reproduction, and prey population assessment. American Eagle Research Institute, Apache Jct., AZ. 55pp. <https://nrm.dfg.ca.gov/FileHandler.ashx?DocumentID=83955&inline>

<sup>75</sup> Steidl, R. J., K. D. Kozie, G. J. Dodge, T. Pehovski And E. R. Hogan. 1993. Effects of human activity on breeding behavior of golden eagles in Wrangell-St. Elias National Park and Preserve; a preliminary assessment. National Park Service, Wrangell-St. Elias National Park and Preserve, Copper Center, Alaska, WRST Research and Resource Report; no. 93-3.

<sup>76</sup> Boeker, E. L. and T. D. Ray. 1971. Golden eagle population studies in the southwest. *Condor*, 73:463-467.

1678-2279

behavior that signifies disturbance when they are stressed by anthropogenic activities; whether it is a lone hiker walking 1000 meters or more from a nest, or extended construction or recreation activities 2000 – 5000 meters from a territory. These postures, movements and behaviors can be overt. However, with Golden Eagles, disturbance behaviors are often subtle and require an experienced observer.”<sup>77</sup> Additionally, USGS telemetry data clearly demonstrate how golden eagles will consistently regularly travel many miles to forage,<sup>78</sup> and therefore impacts to breeding adults can have unanticipated effects throughout a wide potential area of foraging around a nest.

1678-2280

The DEIR/S acknowledges that the golden eagle is a CDFW Fully Protected species, and that no take permit may be issued for them. It states that, “As part of the incidental take permit process, additional proposed compensatory mitigation locations and requirements would also be identified” for the golden eagle. Given the flawed and incomplete evidence provided for impact analysis to the species, this mitigation measure is lacking and must be revised to incorporate thorough surveys with actual mitigation details specified prior to permitting. As such the DEIR/S fails to adequately address how they propose to monitor and avoid any and all take of these species.

1678-2281

Upon review of scoping comments by agencies and stakeholders to this DEIR/S, comments for the previous DEIR/S/DEIS, and interim discussions and correspondences publicly available, it is clear that major concerns have been raised about the degree, scope, and resultant necessary mitigation for Project impacts from strikes, noise, lighting, vibration, and disruption of wildlife corridors for a minimum of 70 rare and endangered species, not to mention many others also poised to be impacted by a completely novel, anthropogenic structure moving at speeds over 200 mph, year-round, more or less 24 hours a day every day. As such, deferred, unscripted,

<sup>77</sup> Pagel, J.E., D.M. Whittington, and G.T. Allen. 2010. Interim Golden Eagle inventory and monitoring protocols; and other recommendations. Division of Migratory Bird Management, U.S. Fish and Wildlife Service. p. 8

<sup>78</sup> Tracey, J.A., Madden, M.C., Sebes, J.B., Bloom, P.H., Katzner, T.E., and Fisher, R.N. 2017. Biotelemetry data for golden eagles (*Aquila chrysaetos*) captured in coastal southern California, February 2016–February 2017: U.S. Geological Survey Data Series 1051, 35 p., <https://doi.org/10.3133/ds1051>.



## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

1678-2281

vaguely described mitigation with no clear exposition on how acreages of impact are determined leaves many impacts poorly described, and thus unmitigated. With deferred mitigation there is no assurance or specifics of accountability, oversight, necessary funding, or remediation. The HSRA must revisit this entire Project environmental impact review of biological resources and provide the substantial evidence for impact analysis and resultant necessary mitigation that is lacking as discussed herein. The HSRA should also provide clear, peer-reviewed, detailed data and specifics where such are lacking.

#### V. CONCLUSION

1678-2282

For the reasons outlined above, the Project DEIR/S fails to meet the necessary requirements of impact analysis and mitigation of biological resources. Based on my responses in this letter, and my extensive experience as a biologist and environmental consultant, it is my professional opinion that the DEIR/S has not met the obligations of CEQA and NEPA, and that the Project would result in significant and unmitigated impacts to several sensitive biological resources. The DEIR/S must be revised and resubmitted to disclose, adequately analyze, and mitigate the significant impacts. If the impacts cannot be reduced to less than significant, they are unavoidable. No further consideration should be given to the proposed Project until an impact analysis is prepared and circulated that addresses the omissions and errors discussed herein.

Sincerely,



Renée Owens  
Conservation Ecologist  
M.S. Ecology, M.S. Environmental Science

44

#### Professional Background

I am a conservation biologist and environmental consultant with over 27 years of professional experience in wildlife ecology and natural resource management. I hold a M.S. in Environmental Science and another M.S. in Ecology; my teaching experience includes college instruction since 1991 at various colleges and Universities. I taught field courses in Tropical Ecology in Ecuador and the Galapagos for Boston University, and was a Visiting Full Time Professor in Environmental Science and Biology at Imperial Valley College.

I have managed an independent environmental consultancy I founded in 1993, contracted for work in the U.S. and Latin America, including in California. Since 1994 I have held U.S. Fish and Wildlife (FWS) Recovery permits for listed species under the federal Endangered Species Act (ESA). I hold several state and federal certifications for surveys and monitoring of protected and special-status species. I have extensive experience monitoring and studying many species across several taxa, including herpetofauna, terrestrial invertebrates, passerines and raptors, and marine and terrestrial mammals. I have served as a biological resource expert on over 150 projects involving pipelines, water, urban and rural residential developments, mines, and industrial scale energy projects: on private, public, and military lands. I have experience observing the species and habitats discussed in the DEIR/S.

The scope of work I have conducted as an independent environmental contractor, supervisor, and employee has included assisting clients to evaluate and achieve environmental compliance, restoration, mitigation, and research as related to biological resources; as well as submitting analytical reports and comments for such work to oversight agencies. This work includes analyzing actions pursuant to the California Environmental Quality Act (CEQA), the National Environmental Policy Act (NEPA), the Endangered Species Act, the Clean Water Act (CWA), the Migratory Bird Treaty Act (MBTA), and other regulations, along with surveying for and

45

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

*Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant*

preparing Biological Technical Reports and Assessments. I have been contracted as an environmental consultant by the FWS, the USDA Forest Service, Ultrasystems, ICF, Helix Environmental, URS, AECOM, AMEC, GeomorphIS, Dudek, ESA, Tetra Tech, Bridgenet, among others.

My conservation and natural history research on endangered species in Latin America have received awards including the National Geographic Research and Exploration Award and the National Commission for Scientific and Technological Research Award. My research has been featured on National Geographic Television and Discovery Channel documentaries, and I have served as technical consultant for wildlife documentaries filmed by National Geographic Television, Discovery Channel, BBC, and Animal Planet. In 2017 I received a Special Commendation for contributions to environmental conservation from the City of San Diego.

I have gained particular knowledge of the biological resource issues associated with the Project through my extensive work on numerous research and consulting projects throughout California. My comments are based upon first-hand observations, review of the environmental documents prepared for the Project, review of scientific literature pertaining to biological resources known to occur in and near the Project area, consultation with other biological resource experts, and the knowledge and experience I have acquired throughout my almost 30 years of working in the field of natural resources research and management.

*Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant*

### RENÉE OWENS

#### Curriculum Vitae

- College Instruction in Biology and Environmental Science; Boston U, SDSU, Palomar College, Imperial Valley College
- Non-profit management
- National Geographic Research and Exploration Award
- Wildlife Conservation Society International Research Grant
- Endangered species Federal Recovery permits
- ESA, CEQA, NEPA, MMPA impact analyses
- Mitigation, Restoration, Project monitoring, HCP planning / implementation
- San Diego City, County, USFWS, BLM approved biologist
- U.S. National Championships Olympic Distance Triathlon
- Special Commendation for Contributions to Environmental Conservation, City of San Diego

**Ms. Owens has been a college instructor, environmental consultant and biologist, non-profit manager, writer, and public speaker for over 30 years** in the United States and Latin America.

**College Instruction** includes teaching in the broad fields of Environmental Science and Biology at Boston University, Palomar College, Imperial Valley College, and San Diego State University. She has certification in Community College Instruction from the University of California San Diego.

**Award winning research** by Ms. Owens has been featured by National Geographic, Discovery, BBC, Dateline NBC, Animal Planet, TIME magazine.

**Sage Wildlife Biology** consultancy founded by Ms. Owens in 1993 has provided services for projects involving endangered species, ethology, ecology, and conservation research, mitigation management, impact analysis, habitat conservation planning and implementation, and analytical reporting. Projects incorporate monitoring and regulatory compliance from the local to federal level with clients in the private, public, and government sectors, and include energy, housing, transportation projects. Contracts encompass many floral and faunal species, aquatic and terrestrial. She is an approved biologist for San Diego City and County, USFWS, and BLM.

**The Wild Zone Conservation League** is a wildlife conservation, education, and research non-profit. As Executive Director Ms. Owens applies her non-profit experience acquired over 30 years of volunteering to management of citizen science, environmental education, wildlife rescue, and advocacy training to promote conservation, stewardship, and land preserve acquisition. Ms. Owens

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

gives lectures enhanced by her nature photography and international experiences on endangered species conservation, advocacy, predator co-existence, animal behavior, ornithology, and the cognitive science of environmental leadership and communication.

### EDUCATION

- MS Environmental Science, Concentration in Education. Green Mountain College, Poulsbo, VT.
- Community College Instruction Certification. University of California San Diego, La Jolla, CA.
- Advanced Statistical Programming Certification. U of Tennessee, Knoxville.
- MS Biology (Ecology and Evolution). SDSU, San Diego, CA.
- BS Biology (Minor in Environmental Studies). State University of New York, Geneseo, NY.

**LANGUAGE SKILLS** Native English speaker, fluent in Spanish

### WORK EXPERIENCE

#### TEACHING

**Adjunct Professor**, Instructor in Environmental Science, Biology. Department of Math, Science, and Engineering, Imperial Valley College, Imperial, CA. 2012 – 2018.

**Director/Instructor**, Wildlife Conservationist Certification Training Program, created by Ms. Owens with a San Diego Foundation Environmental Vision Fund grant. Provided education and training of adult volunteers for naturalist interpretive and conservation organizations. Wild Zone Conservation League, San Diego, CA. 2009-2011.

**Visiting Assistant Professor**, Department of Math, Science, and Engineering. Lecture, laboratory, and field trip instruction in Biology, Environmental Science, Botany. Imperial Valley College, Imperial, CA. 2008-2009.

**Environmental Education Instructor**, Outdoor instructor for educational youth program “Outdoor Explore” investigating Nearby Nature, grades k – 12. San Diego Audubon Society, CA. 2009 - 2010.

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

**Teaching Fellow**, Tropical Ecology Program, based at Universidad de San Francisco, Ecuador. Lecture and field instruction in advanced coursework on tropical habitats included cloud and mangrove forest, Pacific intertidal zones, inland rainforest, Galapagos Islands, and high elevation paramo. Boston University. 1999 –2000.

**Adjunct**, Instructor in General Biology lecture and laboratory. Palomar College, San Marcos, CA. 1994 - 1996.

**Teaching Assistant**, Instruction for laboratories in General Biology, Zoology, and Invertebrate Biology included creation of additions and updates to General Biology laboratory (with live marine specimens), adopted by the Biology Department for all General Biology laboratories. San Diego State University, San Diego, CA. 1990 – 1992.

**Instructional Tutor**, for classes in psychology, biology, ecology, anthropology, oceanography, and human fertility. SUNY Geneseo, Geneseo, NY. 1983 – 1987.

### PROFESSIONAL CONSULTING

**Co-Founder, Sage Wildlife Biology LLC**. Biological consultant for over 200 hundred projects, specializing in wildlife biology of for environmental compliance, impact analysis, research, and conservation in California and South America. 1993 – present.

#### Representative Projects:

**Wind Turbine System Research**. Created and implemented a Bird and Bat Monitoring program and analysis for patent-pending turbine system, Primo Wind renewable energy design. San Diego Naval Base, CA.

**Endangered Species**. Protocol surveys, monitoring, and reporting for federally and state protected species, HELIX Environmental Planning Inc., San Diego, CA.

**CEQA/NEPA/ESA Consultant**. Expert biological testimony provided regarding impact analyses on conventional energy, renewable energy, residential development, and coastal development projects in California.

**Satellite Communications System LA-RICS**. Los Angeles Regional Interoperable Communications System county-wide project, federally funded to create broadband wireless network using Long-Term Evolution (LTE) technology while minimizing impacts to

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

*Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant*

native habitats and ecosystems. Contributed to Biological Assessment for PEIR/ PEIS, 218-site project with coastal, mountain, and desert habitats. Management recommendations included maximizing use of existing structures while avoiding impacts to watersheds and other sensitive biological resources. Los Angeles County, CA.

**Habitat Conservation Planning.** State Wildlife Grant program funded research and reporting for various state and federal endangered species; Migratory Bird Treaty Act nesting bird surveys; herptile surveys; population assessments; and concurrent development of Critical Habitat components of Habitat Conservation Plans including the San Diego Multiple Species Conservation Plan. San Diego, Los Angeles, Riverside, San Bernardino Counties, CA.

**Mitigation and Restoration.** Principal biologist, prepared Biological Assessment plus mitigation and monitoring plan for Black Mountain Open Space Park development project; supervised biological components of mitigation management, including coordination with the City of San Diego to implement restoration efforts within the MHCP. San Diego, CA.

**Wildfire Habitat Management.** Principal investigator for California Fire Safe Council responsible for habitat management projects in areas adjacent to U.S. Forest Service land. Included habitat mapping, sensitive species surveys, GIS, management of work teams (5 to 50 individuals), and preparation of the Biological Assessment for the Bureau of Land Management. Project development included consultation and coordination with private landowners, scientists, San Diego County Fire Authority, Homeowners Associations, USDA Forest Service and BLM. San Diego County, CA.

**Wind Energy Project.** Year-round monitoring and research contributed to Biological and Environmental Assessments, incorporating focused wildlife surveys throughout 15,000 acres of Bureau of Land Management land in Imperial County. Provided management recommendations for avoidance of impacts to sensitive habitats and species including golden eagles, Peninsular bighorn sheep, burrowing owls, and flat-tailed horned lizards, and post-construction monitoring and mortality surveys. Ocotillo, CA.

**Mitigation Land Trust Management.** Lead biologist for two Perpetual Land Management Habitat Conservation Plans managed by The Escondido Creek Land Conservancy. The Preserves incorporate 110 acres of riparian wetland, oak woodland, coastal sage scrub, and chaparral habitats; created in compliance with California Environmental Quality Act and Multiple Habitat Conservation Plan requirements, coordinated with third party

50

*Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant*

trustees U.S. Fish & Wildlife Service (USFWS) and California Department of Fish and Wildlife 9CDFW). Escondido and San Marcos, CA.

**California Wild Heritage Campaign.** Wilderness Society contracted biologist and campaign organizer included biological surveys and mapping of proposed wilderness as well as coordination of volunteers, educational materials, and outreach with National Forest stakeholders. San Diego County, CA.

**Endangered Species Biologist.** Principal biologist, participated in a long-term research of the California gnatcatcher for Camp Pendleton Marine Base, including monitoring and Critical Habitat Assessment for USFWS and data collection for 40 + pairs spanning several thousand acres of habitat. Prepared reports on habitat suitability and contributed to critical habitat assessments and recovery planning. Oceanside, CA.

**Least Bell's Vireo Endangered Species Recovery Plan.** Conducted breeding season nest monitoring and invasive species management as part of the USFWS Species Recovery Plan for the Least Bell's Vireo; included monitoring, banding, and reporting monthly on 30 - 70 nesting pairs while providing reports for Critical Habitat evaluation and population recovery analysis. San Diego County, CA.

**Biologist.** HELIX Environmental Planning Inc., San Diego, CA. Responsible for terrestrial and aquatic fauna and flora surveys, monitoring, reporting, and research; Habitat Conservation Plans for private and government entities, mitigation and restoration implementation. 2000-2001.

**Biologist.** Sweetwater Biological, San Diego, CA. Conducted mammalian, ornithological, and herptile surveys and monitoring; mitigation and restoration monitoring, reporting, and management; included contributions to Habitat Conservation Plans for private and government entities. 1994-1996.

### RESEARCH

#### *Representative Projects:*

**Pinniped Natural History,** breeding research and impact analysis of human interaction on Harbor seal and sea lion rookeries in San Diego, CA. 2010 – present.

51



## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

**Endangered Species Conservation**, South American project funded by the National Geographic Research Foundation, CITES, Wildlife Conservation Society, The Venezuelan National Council for Scientific and Technological Research (CONICIT), and PROFAUNA of Venezuela; co-lead in multi-year study of the green anaconda; the first of its kind in the wild. Research incorporated radio telemetry, mark and recapture, natural history, and mating system analysis; findings contributed to various documentaries and a conservation and ecotourism program for 175,000 acres of Llanos in Apure State, Venezuela. 1996 – 2002.

**Avian Breeding System and Conservation**, research included manakin lekking behavior (Tiputini Tropical Research Station, Ecuador), California gnatcatcher, least Bells' vireo nesting success, cowbird parasitism (San Diego county), passerine and *Polybia* nesting associations in flooded wetlands, resource partitioning in shorebird species (Apure State, Venezuela). 1994 – 1997, 2000 – 2007.

**Predator Conservation and Ethology**, natural history and conservation research for the jaguar, mountain lion, endangered giant otter, included recommendations for management and co-existence on cattle ranches in the Llanos and Orinoco tributaries. Included observations of genetically distinct giant otter population where previously considered extinct. Apure State, Venezuela. 1996-1997.

**Endangered Species Reintroduction Programs**, of the Orinoco crocodile, Arrau turtle, Red-footed tortoise, funded by Wildlife conservation society, Venezuelan Profauna. Research in highly remote regions to assess long term species survival post-reintroduction and related influence of local indigenous tribes. 1996 – 1998.

**Cetacean Bioacoustics**, research of the Commerson's dolphin included audiogram data collection on hearing thresholds and related recommendations for conservation management of this species and related genera. SDSU/ Hubbs Research Institute, San Diego, CA. 1991 – 1992.

**Primate Research**, Study of social and mating behavior dynamics of Pygmy chimpanzees (Bonobos). 1990-1991.

**Avian Research Internship**, research of water bird and passerine nesting predation and parasitism; included monitoring, banding, and mapping 250 nest boxes. Genesee Country Nature Center, Mumford, NY. 1987.

52

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

**Independent Study**, conducted undergraduate research on navigation and orientation of long distance avian migrant passerines using a planetarium equipped with an adjustable magnetic field. Principal investigator Dr. Robert Beason. SUNY Geneseo, Geneseo, NY. 1985-1987

### NON-PROFIT MANAGEMENT

**Executive Director**, Wild Zone Conservation League. International wildlife non-profit focused on citizen science, education, research, and community collaboration for wildlife conservation. Long term mission of land acquisition in the U.S. and Central America for preservation and educational field study programs. 2015 - present.

**Latin America Assistant Director**, World Society for the Protection of Animals. Responsible for project development and campaign coordination for human-wildlife interface campaigns in Latin America. Included creation and implementation of training workshops, direction of campaigns for species in biodiversity hotspots including watersheds, coral reef, Pacific coastal rainforest and coasts. Coordinated emergency disaster relief with veterinary triage, organizational and material support, rescue training and oiled network response. Boston, MA. 1998-1999.

### LABORATORY

**Laboratory Technician**, Palomar College, San Marcos, CA. Responsible for provisioning, preparation, and maintenance of biology and chemistry laboratories and equipment. 1994.

**Laboratory Assistant**, Toxicology and Physiology Departments. Included research in environmental toxicology, Muscular Sclerosis, Parkinson's disease. University of Rochester Medical Center, Rochester, NY. 1988 – 1990.

### AWARDS / HONORS

- San Diego Sierra Club Silver Cup Conservation Award for Lifetime Achievement, 2017.
- Special Commendation for Contributions to Environmental Conservation, City of San Diego, 2017.
- San Diego County Democrats for Environmental Action Volunteer of the Year, 2017.
- Photo display, San Diego Museum of Natural History's "Best of Nature" Exhibit, 2016.
- San Diego Foundation Vision Fund Environmental Education and Conservation Grant, 2010.
- NOAA Environmental Hero Award, 2000.

53

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

- Photo, "TIME Great Images of the 20th Century", TIME Magazine Publications, 2000.
- CONICIT Award for the Novel Researcher, 1998.
- CITES and Profauna Joint Research Grant, 1996.
- National Geographic Film and Research Grant, 1996.
- National Geographic Research and Exploration Award, 1996.
- Wildlife Conservation Society Research Grant, 1996.
- Sierra Club Emily Durbin Leadership in Conservation Award, 1995.
- SDSU Harry Hamber Academic Graduate Scholarship, 1991.
- U.S. National Triathlon Championships, 1989.
- New York State Regents Academic Scholarship, 1983.

### CERTIFICATIONS

- U.S. Fish and Wildlife Recovery Permit for the endangered Coastal California gnatcatcher, Least Bell's Vireo, Quino checkerspot butterfly. 1994 – present.
- Acoustic Monitoring of Bats, Field Techniques. Sonobat Workshop, Wildlife Society, 2012.
- Desert Tortoise Council, Survey Techniques Workshop, Certificate of Completion November 2010.
- Flat-tailed Horned Lizard BLM Survey Techniques Workshop, Certificate of Completion, 2010.
- Desert Tortoise Council, Survey Techniques Workshop, Certificate of Completion, 2006.
- USFWS Arroyo Toad Workshop, Certificate of Completion, Camp Pendleton Marine Base, 1999.
- Willow Flycatcher Workshop, SD Natural History Museum, Certificate of Completion, 1995.

### VOLUNTEERING

- National Sierra Club Marine Team Committee, 2013- present.
- National Sierra Club Wildlife and Endangered Species Committee, 2010 – present.
- San Diego Audubon Society Conservation Committee, 2010 – 2014.
- San Diego Sierra Club (SDSC) Executive Committee, 2008 – 2010.
- SDSC Conservation Committee, 2007 – 2010; 2014 – 2018.
- SDSC Wildlife Committee Chair 2001 – 2008, 2015 – 2018.
- Wildlife Research Institute Scientific Advisory Committee, 2005 – 2008.
- Lakeside Emergency Wildlife Rehabilitation Center, 2000 – 2005.

54

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

### SOCIETY CONFERENCE PRESENTATIONS

- "From Education to Stewardship: The Cognitive Science of Environmental Communication", Environmental Summit, San Diego, 2019.
- "The Cost of Mismanagement at a Pinniped Rookery and Coastal Urban Wildlife Interface", International Urban Wildlife Conference, San Diego, CA. June 2017.
- "Consorting with Coastal Wildlife: Conservation and Advocacy in the Real World", West Coast Ocean Forum, La Jolla, CA. 2016.
- "Conservation of the Green Anaconda in Venezuela", Annual Conference of the Society for the Study of Ichthyology and Herpetology, La Paz, Baja California, Mexico, 2000.
- "Trends in the International Reptile Pet Trade", Annual Conference for the Humane Society International, Boston, MA, 1998.
- "Bioacoustics and Conservation Implications for the Commerson's Dolphin", Biennial Conference for the Society for Marine Mammalogy, Orlando, FL, 1995.
- "Navigation and Orientation of Long-Distance Migrants: How Bobolinks use Stellar and Magnetic Cues for Migration", Annual Conference for the Society of Behavioral Ecology, Albany, NY, 1987.

### WORKSHOPS

- Organized CEQA and NEPA Training Workshops, San Diego, CA. Presented instructional seminar regarding biological impact assessments. 2000, 2007, 2010, 2017.
- Organized the first annual West Coast Marine Environmental Forum, La Jolla. Held seminars on the National Ocean Policy, Ecosystem Based Management, critically endangered cetacean conservation, sustainable fishery science, and coastal wildlife conservation advocacy. 2017.

### PROFESSIONAL AFFILIATIONS

- Association of Field Ornithologists
- Citizen Science League
- Marine Mammal Society
- National Association of Biology Teachers
- Society for the Study of Amphibians and Reptiles
- Wildlife and Habitat Conservation Coalition

55

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

Renee Owens, M.S. - Biologist and Independent Environmental Consultant

### SELECT PUBLICATIONS

- Owens, R. Y. The Unpleasant Secrets of Clean Solar Energy: The Impacts to Wildlife in the Desert. *The Desert Report*, Dec 2016: pp 1, 8-9.
- Owens, R. Y. 2014. The USDA's Dirty Secret: A Century-Old Wildlife Killing Machine, *The EcoReport* (January). <http://www.theecoreport.com/green-blogs/sustainability/conservation/wildzone/the-usdas-dirty-secret-a-century-old-wildlife-killing-machine/>
- Owens, R. Y. and Hord, P. L. In revision. *Conservation Biology*. Economic and costs and ecological implications of "joint use" policy management of a Harbor seal rookery in an urban wildlife interface.
- Owens, R. Y. In revision. *Journal of Field Ornithology*. Nesting associations between wasps of the genus *Polybia* and passerine birds of the Venezuelan Llanos.
- Owens, R. Y. 2012. Rebirth of Green: Resolution for 2013. *San Diego Loves Green: The Wild Zone* (December).
- Owens, R. Y. 2012. Coyotes: The Media's Modern Bogeyman. *San Diego Loves Green: The Wild Zone* (October).
- Rivas, J.A. and Owens, R.Y. 1999. Teaching conservation effectively: a lesson from life history strategies. *Conservation Biology*, 13 (2): 453-454.
- Rivas, J.A. and Owens, R.Y. 2002. Orinoco crocodile (*Crocodylus intermedius*): Age at First Reproduction. *Herpetological Review*. 33 (3): 203.
- Rivas, J. A., R. Y. and S. A. Aktay, 2001. *Paleosuchus trigonatus* (Schneider's Smooth fronted Caiman): Nesting and hatching. *Herpetological Review*. 32: 251.
- Rivas, J. A., Owens R. Y. and Calle, P.P. 2001. *Eunectes murinus*: Juvenile predation. *Herpetological Review*. 32 (2): 107-108.
- Rivas, J. A. and R. Y. Owens. 2000. *Eunectes murinus* (green anaconda): cannibalism. *Herpetological Review*. 31(1):44-45
- Rivas, J. A., Thorbjarnarson, J. B., Owens, R. Y and M. C, Muñoz, 1999. *Eunectes murinus*: caiman predation. *Herpetological Review*. 30 (2): 101
- Owens, R.Y. Informe técnico al Servicio de Fauna de Venezuela: Regional population assessment of the endangered giant otter (*Pteronura brasiliensis*) in Apure State, Venezuela, and conservation recommendations for a highly endangered species. Dec 1997.
- Unpublished Master's Thesis, "Bioacoustics of the Commerson's Dolphin (*Cephalorhynchus commersonii*) with Recommendations for Applied Conservation" 1993.

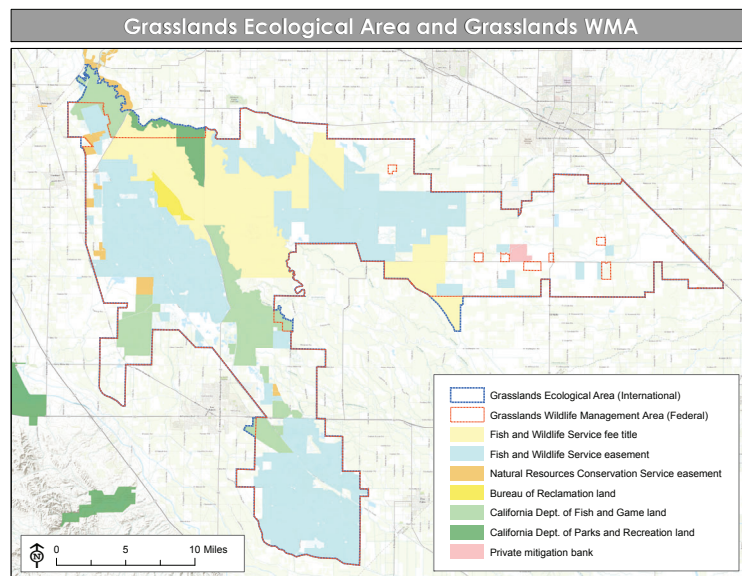
## ATTACHMENT B

(Comments of Grassland Water District, Grassland Resource Conservation District, and Grassland Fund)

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

### ATTACHMENT C

(Comments of Grassland Water District, Grassland Resource Conservation District, and Grassland Fund)





## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

### List of Literature on Wildlife Disturbance, Behavioral Effects, and Mitigation

November 26, 2018

Barber, Jesse R. et al., *The Costs of Chronic Noise Exposure for Terrestrial Organisms* (2009)

\*Barrientos, Rafael and Borda-de-Água, Luís, *Railways as Barriers for Wildlife: Current Knowledge* (2017)

Beier, Paul, *Effects of Artificial Night Lighting on Terrestrial Mammals* (2005)

Blumstein, Daniel T., *Developing an Evolutionary Ecology of Fear: How Life History and Natural History Traits Affect Disturbance Tolerance in Birds* (2006)

Borgmann, Kathi L., *A Review of Human Disturbance Impacts on Waterbirds* (2010)

Bratton, Susan P., *Boat Disturbance of Ciconiiformes in Georgia Estuaries* (1990)

Bruderer, Bruno et al., *Behaviour of Migrating Birds Exposed to X-Band Radar and a Bright Light Beam* (1999)

CGTN News Video at 11:45, [https://news.cgtn.com/news/3d63544d7a49545a326c4754/share\\_p.html](https://news.cgtn.com/news/3d63544d7a49545a326c4754/share_p.html) (2018)

\*Conomy, John T. et al., *Do Black Ducks and Wood Ducks Habituate to Aircraft Disturbance?* (1998)

Da Silva, Arnaud, *Light Pollution Alters the Phenology of Dawn and Dusk Singing in Common European Songbirds* (2015)

DeLong, Anita K., *Managing Visitor Use & Disturbance of Waterbirds – A Literature Review of Impacts and Mitigation Measures – Prepared for Stillwater National Wildlife Refuge* (2002)

Dimmitt, Mark A. and Ruibal, Rodolfo, *Environmental Correlates of Emergence in Spadefoot Toads (Scaphiopus)* (1980)

Dominoni, Davide M., *The Effects of Light Pollution on Biological Rhythms of Birds: An Integrated, Mechanistic Perspective* (2015)

\*Dooling, Robert J. and Popper, Arthur N., *The Effects of Highway Noise on Birds* (2007)

Fatal Light Awareness Program (FLAP), *FLAP Canada Website* (2018)

Fleskes, Joseph P., *Pintail North-South Flight Paths in the Grassland Ecological Area* (2002)

Francis, Clinton D. and Barber, Jesse R., *A Framework for Understanding Noise Impacts on Wildlife: An Urgent Conservation Priority* (2013)

\*García de la Morena, Eladio L. et al., *On-Board Video Recording Unravels Bird Behavior and Mortality Produced by High-Speed Trains* (2017)

Godin, Alfred J., *Birds at Airports* (1994)

\*Hockin, D. et al., *Examination of the Effects of Disturbance on Birds with Reference to Its Importance in Ecological Assessments* (1992)

Holmes, Tamara L. et al., *Responses of Wintering Grassland Raptors to Human Disturbance* (1993)

Hui, Zhang, *New High-speed Railway Keeps Pandas, Rare Birds Safe* (2017)

Jacobson, Sandra L., *Mitigation Measures for Highway-caused Impacts to Birds* (2005)

Jones, Jenny, *Impact of Lighting on Bats* (2000)

Korschgen, Carl E. et al., *Disturbance of Diving Ducks by Boaters on a Migrational Staging Area* (1985)

\*Korschgen, Carl E. et al., *Human Disturbances of Waterfowl: Causes, Effects, and Management* (1992)

\*Livezey, Kent B. et al., *Database of Bird Flight Initiation Distances to Assist in Estimating Effects from Human Disturbance and Delineating Buffer Areas* (2016)

Longcore, Travis and Rich, Catherine, *Ecological Light Pollution* (2004)

Lustick, Sheldon, *The Effect of Intense Light on Bird Behaviour and Physiology* (1973)

Manci, Karen M. et al., *Effects of Aircraft Noise and Sonic Booms on Domestic Animals and Wildlife: A Literature Synthesis* (1988)

McClure, Christopher J. W. et al., *An Experimental Investigation Into the Effects of Traffic Noise on Distributions of Birds: Avoiding the Phantom Road* (2013)

McFadden, Tyler N. et al., *Waterbird Responses to Regular Passage of a Birdwatching Tour Boat: Implications for Wetland Management* (2017)

New China TV, *Hush! China's high-speed rail cuts down noise running through Birds' Paradise*, <https://www.youtube.com/watch?v=AQmeS6SNCuE> (2018)

Novak, Annie, *The 9/11 Tribute in Light Is Helping Us Learn About Bird Migration* (2018)

Ortega, Catherine P., *Effects of Noise Pollution on Birds: A Brief Review of Our Knowledge* (2013)

Pease, Melissa L. et al., *Effects of Human Disturbances on the Behavior of Wintering Ducks* (2005)

Perry, Gad et al., *Effects of Artificial Night Lighting on Amphibians and Reptiles in Urban Environments* (2008)

Poot, Hanneke et al., *Green Light for Nocturnally Migrating Birds* (2008)

Popp, J.N. and Boyle, S.P., *Railway Ecology: Underrepresented in Science?* (2016)

Powell, Hugh, *The Sky Above: It's Not Just Air, It's Habitat* (2018)

Quanlin, Qiu, *Noise Barrier Protects Birds from Loud Trains* (2017)

Ríos-Chelén, Alejandro A. et al., *Anthropogenic Noise Is Associated with Changes in Acoustic but Not Visual Signals in Red-winged Blackbirds* (2015)

Rodgers, James A. and Smith, Henry T., *Buffer Zone Distances to Protect Foraging and Loafing Waterbirds from Human Disturbance in Florida* (1997)

Ruddock, M. and Whitfield, D.P., *A Review of Disturbance Distances in Selected Bird Species* (2007)

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

Scarton, F., *Flight Initiation Distances in Relation to Pedestrian and Boat Disturbance in Five species of Waders Breeding in a Mediterranean Lagoon* (2018)

Schummer, Michael L. and Eddleman, William R., *Effects of Disturbance on Activity and Energy Budgets of Migrating Waterbirds in South-Central Oklahoma* (2003)

Shuford, W. David et al., *Patterns of Distribution, Abundance, and Habitat Use of Breeding Black-necked Stilts and American Avocets in California's Central Valley in 2003* (2004)

Stone, Emma Louise et al., *Impacts of Artificial Lighting on Bats – A Review of Challenges and Solutions* (2015)

Terra Borealis, *Effects of Noise on Wildlife Conference Proceedings* (2003)

Trulio, Lynne A. and White, Heather R., *Wintering Waterfowl Avoidance and Tolerance of Recreational Trail Use* (2016)

Van Doren, Benjamin M. et al., *High-Intensity Urban Light Installation Dramatically Alters Nocturnal Bird Migration* (2017)

Volberg, Jeffrey A., *Bullet Through the Heart of the Grasslands* (2017)

Various Authors, *Wildlife and Hight Speed Rail* (2005)

Various Authors, *Avian Issues* (2005)

Wise, Sharon, *Studying the Ecological Impacts of Light Pollution on Wildlife: Amphibians as Models* (2007)

Weston, Michael A., *Birds, Buffers and Bicycles: A Review and Case Study of Wetland Buffers* (2009)

Wright, Mark D. et al., *Exploring Behavioural Responses of Shorebirds to Impulsive Noise* (2010)

\*Duplicate reference to those presented by the High Speed Rail Authority on August 15 and October 17, 2018.

### San Jose - Merced - RECORD #1675 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Local Agency  
**First Name :** Ellen  
**Last Name :** Wehr  
**Attachments :** Attachment D.pdf (335 kb)  
Attachment E.pdf (177 kb)  
Attachment F.pdf (660 kb)

### Stakeholder Comments/Issues :

Good afternoon,  
Please find attached Attachments D, E, and F to the comments of Grassland Water District, Grassland Resource Conservation District, and the Grassland Fund. There are no further attachments.

Thank you,

Ellen Wehr  
Grassland Water District  
(916) 873-2020  
ewehr@gwdwater.org<mailto:ewehr@gwdwater.org>

This e-mail may be confidential and privileged for the sole use of the intended recipient. If that is not you, please contact me and delete all copies without reviewing or forwarding.

From: Ellen Wehr  
Sent: Tuesday, June 23, 2020 4:56 PM  
To: 'san\_jose\_merced@hsr.ca.gov' <san\_jose\_merced@hsr.ca.gov>  
Cc: Ric Ortega (rortega@gwdwater.org) <rortega@gwdwater.org>; Jessica Wright <jwright@gwdwater.org>; 'Emma Hansen' <hansenemma23@gmail.com>  
Subject: RE: Comments on Draft EIR/EIS for San Jose to Merced Project Section (Message 2)

Good afternoon,  
Please find attached Attachments A, B, and C to the comments of Grassland Water District, Grassland Resource Conservation District, and the Grassland Fund. Further attachments will follow by separate email.

Ellen Wehr  
Grassland Water District  
(916) 873-2020  
ewehr@gwdwater.org<mailto:ewehr@gwdwater.org>

This e-mail may be confidential and privileged for the sole use of the intended recipient. If that is not you, please contact me and delete all copies without reviewing or forwarding.

From: Ellen Wehr

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

Sent: Tuesday, June 23, 2020 4:54 PM  
To: 'san.jose\_merced@hsr.ca.gov' <san.jose\_merced@hsr.ca.gov<mailto:san.jose\_merced@hsr.ca.gov>>  
Cc: Ric Ortega (rortega@gwdwater.org<mailto:rortega@gwdwater.org>) <rortega@gwdwater.org<mailto:rortega@gwdwater.org>>; Jessica Wright <jwright@gwdwater.org<mailto:jwright@gwdwater.org>>; 'Emma Hansen' <hansenemma23@gmail.com<mailto:hansenemma23@gmail.com>>  
Subject: Comments on Draft EIR/EIS for San Jose to Merced Project Section (Message 1)

Good afternoon,  
Please find attached comments from Grassland Water District, Grassland Resource Conservation District, and the Grassland Fund. Attachments will follow by separate email.

Thank you,

Ellen Wehr  
Grassland Water District  
(916) 873-2020  
ewehr@gwdwater.org<mailto:ewehr@gwdwater.org>

---

This e-mail may be confidential and privileged for the sole use of the intended recipient. If that is not you, please contact me and delete all copies without reviewing or forwarding.

### ATTACHMENT D

(Comments of Grassland Water District, Grassland Resource Conservation District, and Grassland Fund)

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

### HIGH SPEED RAIL AND THE GEA: INITIAL RESPONSES TO PRELIMINARY IMPACTS ANALYSIS



- Methodology of Analysis
- Conclusions Regarding Severity of Impacts
- Requests for Mitigation
- \*This presentation of initial responses to HSRA's preliminary analysis does not replace or supersede previously submitted written comments or references cited therein\*

### METHODOLOGY OF ANALYSIS: NOISE AND VIBRATION

- 65 dBA as baseline noise level is too high. See Dooling (background noise levels are 40-45 dBA in a quiet rural area).
- 28 dB as critical ratio for birds does not reflect variation among bird species. See *id.* (range is 21 dB to 32 dB).
- 93 dBA threshold for behavioral responses in birds is inconsistent with scientific literature. See *id.* (audible highway noise has potential behavioral / physiological effects independent of direct effects on auditory system; effects of chronic noise exposure may begin at 55-60 dBA), Kaseloo and Ward (under "various authors"), Mancini, Barber, Wright (behavioral response in shorebirds more likely than not at above 65.5 dBA, flight with site abandonment is likely at above 72.2 dBA).
- Assumption of 1.7% of the day for masking of bird vocalization does not reflect higher train frequency in early morning and early evening when birds vocalize the most. Masking is a serious issue and varies among species. See McClure, Blumstein

2



## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

### METHODOLOGY OF ANALYSIS: LIGHTING AND GLARE

- **Lack of information regarding:**
  - » Height and abundance of lights
  - » Types of lights that will be used (e.g., low pressure sodium, high pressure sodium, LED, etc.)
  - » Luminosity of bulbs
  - » Specific locations of light fixtures (during both construction and operation)
  - » Expected daytime glare/reflection from high-speed trains
- **This information is essential to evaluating project impacts because effects to wildlife depend on the illumination (light incident per unit area), intensity (number of photons per unit area), and spectral content (expressed by wavelength)**

3

### METHODOLOGY OF ANALYSIS: WILDLIFE DISTURBANCE AND WILDLIFE CORRIDOR IMPACTS

- **Focusing on “guilds” detracts from a close analysis of impacts to bird species that nest in the GEA (black-necked stilts, American avocets, killdeer, mallards, gadwalls) and those that rely on the GEA for migration (black-bellied plovers, yellowlegs, curlews, dunlins, dowitchers).**

4

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

### SEVERITY OF IMPACTS: NOISE AND VIBRATION

- Area of adverse noise impacts is underestimated due to 93 dBA threshold.
- Conclusion that habituation is inconsistent with scientific literature. See Conomy et al. (black ducks habituated to aircraft noise, wood ducks did not.), Wright (no detectable decrease in disturbance thresholds due to repeated treatments), Francis (behavioral modifications due to noise – even for those that outwardly appear to habituate – can lead to decreased fitness).
- Conclusion that decreased reproduction will not occur fails to acknowledge that studies have had mixed results. See Mancini (declines observed), Ortega (summarizing potential effects).
- Conclusion that “vibration effects are less extensive than noise effects” masks that vibration has effects independent of noise. Vibration can cause burrow collapse and can artificially arouse animals buffered from noise (e.g. in burrows), reducing fitness and reproductive success. See Dimmitt (western spadefoot toads highly susceptible to artificial emergence from overwintering sites due to soil vibration).
- Conclusion that there is little potential for masking beyond zone of temporary hearing damage, or if present, impacts potentially offset by louder vocalizations (Lombard effect), is inaccurate. Any increase in noise levels has potential for masking, and significance depends on the level of masking. Very loud train noises will result in effects for several hundred meters from the train. See Dooling, Ortega.

5

### SEVERITY OF IMPACTS: LIGHTING AND GLARE

- Conclusion that “visual disturbance is a more extensive effect” than night lighting, based on the distance of impacts from the rail, is not sufficient to discount potentially significant impacts associated with night lighting.
  - » Night lighting causes different types of effects, which could be significant regardless of effects associated with noise and visual disturbance. Even if visual disturbance may extend greater distances, night lighting may have more severe (“extensive”) effects on some species, e.g. reptiles and amphibians that are less sensitive to noise and often buffered from visual impacts by vegetation, but become highly susceptible to predation and other adverse effects if their habitat is exposed to night lighting.
  - » Night lighting, in association with visual and noise disturbance, may cause significant interactive or cumulative effects.
  - » Night lighting effects are associated with wildlife orientation/disorientation, attraction/repulsion (movement), reproduction, communication, community ecology, competition, predation, behavior (foraging, social behavior), ecosystem effects, and disruption of biological clocks. Literature on night lighting effects on birds, bats, reptiles and amphibians is provided. See Beier, Brudner, Da Silva, Dimmitt, Dominoni, FLAP, Jones, Longcore, Lustick, Novak, Perry, Poot, Stone, Van Doren, Wise

6

Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

## SEVERITY OF IMPACTS: WILDLIFE DISTURBANCE AND WILDLIFE CORRIDOR IMPACTS

- General and pervasive impacts of train disturbance on birds (such as richness, abundance, and behavioral changes) must be acknowledged. See Borda de Água, Borgmann
- Potential impacts to north-south flight patterns of birds in the GEA should be discussed. See Fleskes

7

## REQUESTS FOR MITIGATION: NOISE AND VIBRATION

- Commitment to install a barrier, using best available and achievable technology, to reduce noise and vibration throughout the segment where impacts to GEA resources may occur, similar to the Shenzhen-Maoming Railway. See CGTN News Video, New China TV, Quanlin
- Commitment to install, operate, and report bird observations and bird strikes using an on-board recording system, and to implement additional adaptive mitigation if unpredicted or unreasonable direct impacts to birds occur. See García de la Morena
- See Letter Requesting Mitigation

8

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

### REQUESTS FOR MITIGATION: LIGHTING AND GLARE

- No nighttime lighting on railway within visual distance of the GEA (during both construction and operation).
- No unessential night lighting on railway-associated buildings or structures, and commitment to specific guidelines for any lighting that is essential for security or worker safety on railway-associated buildings or structures:
  - » Motion sensors instead of fixed night lighting
  - » Maximum height limits for night lighting and shielding requirements
  - » Bird-friendly lightbulb types
- Train window design shall darken / reduce night lighting spill from passing rail cars.
- Train headlights shall be minimum required luminosity and use bird-friendly lightbulbs.
- Trains shall be designed using materials or colors that reduce sunlight glare.

9

### REQUESTS FOR MITIGATION: WILDLIFE DISTURBANCE AND WILDLIFE CORRIDOR IMPACTS

- Mitigation for wildlife disturbance that can be achieved through design and operation measures shall not be superseded by HSRA's existing commitment to mitigate for growth inducement and habitat fragmentation through acquisition of easements or fee title lands.
- Wildlife corridor / passage design shall be approved by the California Department of Fish and Wildlife.
- Project features through the GEA shall be designed to reduce visual impacts to wildlife, including the use of neutral or natural colors and/or patterns, avoidance of reflective or bright materials, and streamlined physical profiles whenever possible.

10



## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

### ATTACHMENT E

#### (Comments of Grassland Water District, Grassland Resource Conservation District, and Grassland Fund)

##### Grasslands IBA Background and Justification for Use of GEA Boundary in Environmental Impacts Analysis (Audubon California, March 2020)

Important Bird Areas (IBAs) identify sites that provide essential habitat for birds, and Audubon does not necessarily consider the potential benefits or adverse effects to other taxa when designating an IBA. As such, IBAs establish a useful framework for helping guide efforts that focus on bird conservation.

Classification of Important Bird Areas (IBAs) began in Europe in 1985 by BirdLife International as a means to identify and encourage conservation of habitats for preserving avian biodiversity. This international conservation program was a response to growing concerns over bird habitat fragmentation and loss. In the United States, the IBA program is administered by the National Audubon Society.

While conferring no regulatory authority, a site's designation as an IBA is a powerful distinction which can be utilized to leverage conservation efforts when no other designations exist in a particular region. For example, the IBAs in New York State served as a model for the State Bird Conservation Area Program, which now legally integrates bird conservation into agency planning, management, and research. However, in the Grasslands region other designations do exist and therefore must be evaluated to determine which is most representative of the full suite of taxa that may be impacted by a development project, such as the construction and operation of the high speed rail. In addition, the Grassland Ecological Area boundary is recognized by the Western Hemisphere Shorebird Reserve Network and the Central Valley Joint Venture.

In California, the IBA program designated 50 sites between 1995 and 1998. Since 2000, Audubon California has administered the statewide IBA program. During this time, Audubon California consulted with local bird experts and utilized bird survey data collected by local Audubon chapters to add 98 new IBA sites, increasing the number of IBAs in California to 148. Between 2006 and 2008, Audubon California created maps to define IBA boundaries as a critical step towards promoting on the ground conservation. These maps are now available online at <https://ca.audubon.org/conservation/california-iba-interactive-site-map>. IBA boundaries were initially based on the site descriptions in Important Bird Areas of California (Cooper 2004). However, site descriptions were often based on jurisdictional boundaries (i.e. state wildlife areas and national wildlife refuge boundaries), which were not always comprehensive, and additional research was often necessary to complete the mapping process. Audubon engaged in additional local review from Audubon chapters, birders, and local experts during the mapping process to attempt to make the maps as accurate as possible.

However, IBA boundaries are always considered approximations of the best habitat for which an area was originally designated. Additionally, over the past 16 years new science has shed light on species range shifts (including for Tricolored Blackbird outside the existing IBA boundary), the importance of habitat connectivity, working lands as surrogate habitat, impacts of land-use change, and other pressures on habitat quantity and quality as well as water availability. As a result, Audubon California recognized the need to update existing IBA boundaries and, to date, approximately one-third of the 148 IBAs in California have been updated within the past 2 years, focusing on areas with threatened or at-risk species and in desert regions.

Though at this time the Grasslands IBA has not been updated since 2008, preliminary evaluations suggests that the boundary should be expanded in key areas to reflect existing habitat, changes in land-use patterns, and bird response to those changes. While this process is undertaken, Audubon California advises that the Grasslands Ecological Boundary provides greater representation than the current IBA boundary, of the area's taxa, including birds, and should be used to evaluate any environmental impacts.

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

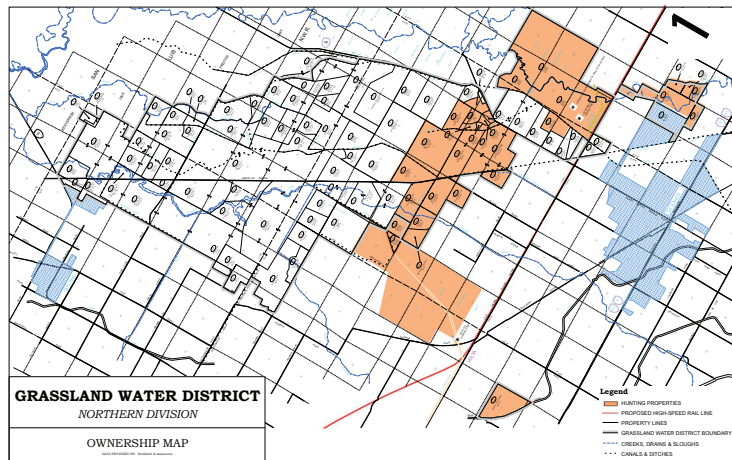
### References:

Cooper, D.S. 2004. Important Bird Areas of California. Audubon California, Pasadena, CA. 240 pp.

## ATTACHMENT F

**(Comments of Grassland Water District, Grassland Resource  
Conservation District, and Grassland Fund)**

## Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued



## Response to Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020)

### **1678-2172**

The Authority appreciates your comments on the Draft EIR/EIS. In subsequent individual comments, the Grasslands Water District provided specific detailed comments regarding project description, alternatives, tiering, the regulatory baseline, impacts, and mitigation. Each of these specific comments is addressed below. The Authority disagrees with commenter and stands by its determination the fact that the Draft EIR/EIS was developed in compliance with both CEQA and NEPA.

### **1678-2173**

The Draft EIR/EIS was developed in compliance with both CEQA and NEPA and recirculation of the entire Draft EIR/EIS is not necessary. The Authority has issued a limited recirculation of and prepared a supplement to the Draft EIR/EIS to reflect recent changes to the status of the coastal population of mountain lion and the monarch butterfly. The California Fish and Game Commission listed the coastal population of mountain lion as a candidate species under CESA on April 21, 2020. The U.S. Fish and Wildlife Service also took action that made the listed monarch butterfly as a candidate for listing threatened under FESA. As a result of these listings, the Authority issued a limited recirculation of and prepared a supplement to the Draft EIR/EIS to include the impacts and mitigation measures focused on the mountain lion and the monarch butterfly. No other new or significant information has been identified that meets the applicable criteria for recirculation under CEQA or supplementation under NEPA.

### **1678-2174**

Comment noted. Please refer to individual responses to Grassland Water District comments for responses to specific issues.

### **1678-2175**

Chapter 9, Public and Agency Involvement, and Appendix 9-A, Public and Agency Meeting List, of this Final EIR/EIS have been updated to reflect confirmed additional meetings held with Grasslands Water District and Grasslands Ecological Area stakeholders. The Authority considered feedback from stakeholders and have used these meetings to inform the development and refinement of the project description and the analysis in the Draft EIR/EIS, including but not limited to Bio-MM#80, which provides mitigation in the form of noise barriers and a guideway enclosure to address GEA stakeholders' concerns. Please refer to Appendix 9-A for a summary of topics covered during the meetings with Grassland Water District. For more information regarding the mitigation, please refer to the response to submission SJM-1678, comment 2190.

### **1678-2176**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations.

The comment notes that the Authority Board of Directors adopted a resolution directing staff to consider all "feasible mitigation through the Grasslands Ecological Area." In compliance with this resolution as well as CEQA and NEPA, all reasonable and feasible mitigation measures with a nexus to project-specific effects have been applied to impacts on the GEA. These include BIO-MM#10, BIO-MM#74, BIO-MM#80, and BIO-MM#83 all of which state that "mitigation implemented under this measure would be consistent with and would help advance mitigation commitments at the program level, including mitigation intended to address impacts in the GEA."

The comment notes that the Draft EIR/EIS does not discuss this long history of the Grasslands Groups involvement in the Bay Area to Central Valley. The Authority recognizes and appreciates the comments, meeting attendance, and work products developed by the GEA working group prior to and during the preparation of the Final EIR/EIS, as well as commitment to protecting biological and recreational resources. In response to this comment, Chapter 9, Public and Agency Involvement, of the Final EIR/EIS has been updated with meetings conducted with the Grasslands Working Group and related entities.



## Response to Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

**1678-2177**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-1: Public Outreach.

All technical reports and other documents referenced in the Draft EIR/EIS, including references listed in Chapter 12 as well as the referenced program-level documents, were available in electronic form by request via the Authority's website or by calling the Authority office at (800) 455-8166. While the repositories were closed or operating with limited public access in compliance with Governor Newsom's shelter in place order (Executive Order N-33-20) and applicable County Health Officer directives, the Notice of Availability informed the public that printed and/or electronic copies of the Draft EIR/EIS and electronic copies of associated technical reports were also available for review during business hours at the Authority's Northern California Regional Office at 100 Paseo de San Antonio, Suite 300, San Jose, CA 95113 and the Authority's Headquarters at 770 L Street, Suite 620 MS-1, Sacramento, CA. These offices remained open to the public during the public comment period.

On April 28, 2020, Grasslands Water District contacted the Authority to confirm the location of the published Draft EIR/EIS on the website. The Authority confirmed the website location on the same day. On May 26, 2020, Grasslands Water District submitted a request via a phone call for all technical reports and reference documents. On May 27, 2020, the Authority provided all of the requested materials electronically.

Chapter 9, Public and Agency Involvement, and Appendix 9-A, Public and Agency Meeting List, of this Final EIR/EIS reflect the Authority's continued engagement with Grasslands Water District and Grasslands Ecological Area stakeholders spanning from 2009 to 2020. The Authority will continue to coordinate with stakeholders upon request; however, comments received after the close of the public comment period may not be responded to formally in the Final EIR/EIS.

**1678-2178**

The commenter outlines and summarizes the general requirements under CEQA. Specific responses to the issues outlined in the commenter's summary are provided in individual responses to subsequent comments, which raise specific concerns regarding these items.

**1678-2179**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife.

The comment states that the Draft EIR/EIS fails to adequately describe the project. The description of alternatives in Chapter 2, Alternatives, and in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, are legally sufficient as they provide a "general description of the project's technical, economic, and environmental characteristics, considering the principal engineering proposals if any and supporting public service facilities" Additional information has been added in Chapter 2 in the Final EIR/EIS regarding lighting at HSR facilities; also, additional information regarding operational lighting, including on vehicles (trains), has been added in appropriate locations in Chapter 2. Specifically, information on vehicle lighting has been added to Section 2.4.2, Vehicles, of the Final EIR/EIS. Information on station lighting has been added to Section 2.4.3, Stations, of the Final EIR/EIS. For all track profile types, Section 2.4.4, Infrastructure Components, clarifies that flood lighting or night lighting would not be installed along the HSR guideway for track operations or maintenance, except for specific facilities, including maintenance and systems sites. Chapter 2 of the Final EIR/EIS also clarifies lighting requirements to meet safety standards for at-grade crossings, traction power facilities, and signaling and train-control elements. The changes to Chapter 2 of the Final EIR/EIS also provide additional information regarding the maintenance-of-way facility (near Gilroy) and the maintenance-of-way siding facility (in the San Joaquin Valley), including the type and height of lighting proposed. The fencing around both facilities would be screened, which would help to minimize light spillover outside the facilities. For all essential lighting necessary for safety and security, Chapter 2 clarifies that lighting would incorporate motion sensors, height limits, shielding, and downward-facing orientation where feasible and consistent with safety and security. The Authority has revised BIO-IAMF#12 slightly in Volume 2, Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features, in the Final EIR/EIS to clarify the use of bird-friendly lighting (i.e., lighting with shorter wavelengths toward the blue and green spectrum) on all stationary light sources within the GEA. Impact BIO#47 in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, has been revised in the Final EIR/EIS to provide additional analysis and discussion regarding operational lighting, and information regarding the type and extent of lighting within the GEA has been added to the impact discussion. AVQ-IAMF#1 in Section 3.16, Aesthetics and Visual Quality, of the Draft EIR/EIS also describes project features related to lighting. Detailed

## Response to Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

### 1678-2179

descriptions of locations, heights, abundances, and types of bulbs, luminosity/brightness, illumination (light incident per unit area), intensity (number of photons per unit area), and spectral content (expressed by wavelength), are not required for the analysis of impacts due to light. The Draft EIR/EIS analyzes the maximum lighting scenario that could occur during construction and operation because the location and number of lighting fixtures has not been finalized. BIO-MM#76 will require shielding of nighttime light during construction and BIO-MM#3 will establish environmentally sensitive areas and nondisturbance zones, where lighting would be limited if necessary to avoid impacts on the environmentally sensitive area. BIO-MM#80 would mitigate operational impacts due to lighting within GEA. Train lights would be limited to the tracks within the extent of the noise barrier and enclosed track. There would be no daytime glare or reflection visible within the extent of the noise barrier and track enclosure. The project description is stable and sufficient to analyze the effects of the project. Specific locations, types, and number of lighting fixtures will be determined as part of Detailed Design Post-ROD. The Authority will validate that design refinements are within the scope of the impacts analyzed and disclosed as part of the Final EIR/EIS. The request for a project lighting plan is noted. Lighting commitments are provided in project features and mitigation measures.

### 1678-2180

The comment states that the locations of appurtenant O&M facilities are not clearly described in the Draft EIR/EIS. Please refer to Section 2.4.11, Maintenance Facilities, of the Final EIR/EIS for information on the various types of facilities that would be included in the project. Figures 2-42, 2-43, 2-44, and 2-45 in Chapter 2, Alternatives, illustrate the specific locations of the maintenance facilities. The Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record drawings include alternate locations for some of the facilities. The selection of one of the alternate locations will take place during Detailed Design Post-ROD. The Authority has disclosed the preferred locations of these sites in Table 8-3 in Chapter 8 of the Draft EIR/EIS. Impact analysis in the EIR/EIS conservatively assumes that both alternate locations would be built; however, only one will ultimately be constructed. The EIR/EIS therefore overstates the project impacts with respect to systems sites with alternate locations.

Please refer to response to submission SJM-1678, comment 2193 for a description of site-specific impact avoidance and minimization. The Authority will continue to engage jurisdictions and stakeholders throughout the design, construction, and operation of the project.

## Response to Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

### 1678-2181

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations.

The Draft EIR/EIS does not include an analysis of design alternatives that would entirely avoid impacts through the GEA, including a below-grade design or an above-grade enclosure. All four alternatives are in the same vertical and horizontal alignment through the GEA. As a result of the significant impacts associated with train noise, visual disturbance, light, and train strike, the Authority developed BIO-MM#80, which includes noise barriers and a 3.4-mile long enclosure enveloping the train's operating envelope to minimize or avoid such impacts. Incorporation of this mitigation measure, in combination with the other mitigation measures included in the EIR/EIS, satisfies the duty of the Authority to incorporate all reasonable and feasible mitigation measures to reduce project impacts. The comment further stated that the Draft EIR/EIS does not fully evaluate impacts on CDFW's properties under Section 4(f). Please refer to Table 4-3 in Section 4.5.1, Parks, Recreation, and Wildlife and Waterfowl Refuges, of the Final EIR/EIS for the CDFW-owned properties that are included in this analysis. In addition, please see Sections 4.6.1.27, Volta Wildlife Area Use Assessment (Resource #41), and 4.6.1.28, Los Banos Wildlife Area Use Assessment (Resource #47), of the Draft EIR/EIS for the Section 4(f) use assessments for Los Banos Wildlife Area and Volta Wildlife Area. These use assessments fully evaluate the potential effects on Los Banos Wildlife Area and Volta Wildlife Area by examining the potential for permanent use, temporary occupancy, and constructive use. Lastly, economic effects are not a consideration under Section 4(f) and are not discussed in Chapter 4, Section 4(f)/6(f) Evaluation, of the Draft EIR/EIS; however, economic effects are discussed in Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS.

### 1678-2182

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations, SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

As noted by the commenter, Executive Order 11990 requires federal agencies to "avoid undertaking or providing assistance for new construction located in wetlands unless the head of the agency finds: (1) that there is no practicable alternative to such construction, and (2) that the proposed action includes all practicable measures to minimize harm to wetlands which may result from such use." Impacts on the wildlife and wetlands in the GEA have been examined and mitigation has been proposed. Please refer to the response to submission SJM-1678, comment 2181.

## Response to Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

### 1678-2183

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations.

The additional cost of a tunnel in the GEA is not feasible. The Authority developed BIO-MM#80, which mitigates noise, visual, and train strike impacts. The cost of a tunnel would also certainly include additional costly impact avoidance, minimization, and mitigation measures specific to tunnel construction. A reasonable range of feasible alternatives was analyzed in the Draft EIR/EIS, including options for the San Joaquin Valley portion of the alignment. Factors taken into consideration included aquatic resources, wildlife, and state park resources. As identified in Table 2-3 in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS, options to go around the GEA were withdrawn. Additional detail on the alternatives screening process can be found in Appendix 2-I, Alternatives Considered During Alternatives Screening Process (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS). Going around the GEA to the north would have additional aquatic resources and Section 4(f) impacts. Going around the GEA to the south would have additional impacts on aquatic resources, cost, and logistical issues because of the longer alignment. Further, cut-and-cover tunnel and bored tunnel options can be approximately 2 times and bored tunnel options can be approximately 2.5 times more costly more costly than a viaduct option. As a result, the Authority determined a tunnel alternative for portions of the San Joaquin Valley Subsection would be not feasible for reasons of cost.

### 1678-2184

Section 4(f) does require the consideration of all prudent and feasible alternatives and all possible measures to minimize harm when it has been determined that a resource would result in a "use". As described in Chapter 4, Section 4(f)/6(f) Evaluation, of the Draft EIR/EIS, the activities occurring near Los Banos and Volta Wildlife Areas would not result in a use of either wildlife area. Therefore, consideration of all prudent and feasible alternatives and all possible measures to minimize harm is not required. However, the Authority has considered ways to minimize harm to the wildlife areas and proposes to incorporate numerous mitigation measures to reduce project effects, as discussed in detail in Chapter 4 of the Draft EIR/EIS. An assessment of constructive use at both wildlife areas is provided in Chapter 4 of the Draft EIR/EIS. Additional information about the overnight parking areas at the entrance to both the Los Banos and Volta Wildlife Areas has been added to Section 3.14 Parks, Recreation, and Open Space of the Final EIR/EIS. These overnight parking areas, which can accommodate recreational vehicles (RVs) are not "sleeping areas within campgrounds", which are protected by Section 4(f), and are not classified as sensitive noise receptors. However, as a result of this comment, the Authority has analyzed noise impacts on the overnight parking area. The noise level at Los Banos Wildlife Area overnight parking area would be 73 Ldn, which is an increase from 69 Ldn under existing conditions. The noise level at Volta Wildlife Area overnight parking area would be 72 Ldn, which is an increase from 64 Ldn under existing conditions. Chapter 4 of the Final EIR/EIS has been revised to identify these two additional severe noise impacts at the Volta and Los Banos Wildlife Area's overnight parking areas. Although significant before mitigation, implementation of mitigation measure BIO-MM#80: Minimize Permanent Intermittent Noise, Visual, and Train Strike Impacts on Wildlife Movement would reduce the impacts. With the noise barriers provided in BIO-MM#80, there would be no noise impact at the Los Banos overnight parking area and a moderate residual noise impact at the Volta Wildlife Area's overnight parking area. Regarding noise interfering with wildlife viewing, as discussed in Chapter 4 and Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS, the Authority would implement BIO-MM#58 to compensate for noise impacts on aerial species and BIO-MM#80 to avoid and minimize impacts from noise on wildlife movement, or some combination of the two measures if necessary. These measures would avoid or minimize noise impacts on habitat or provide for the preservation and enhancement of waterbird habitat. These measures are expected to reduce or eliminate effects on wildlife in the wildlife areas and would avoid substantial changes to wildlife



## Response to Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

### 1678-2184

viewing in the wildlife areas, thus avoiding a constructive use. Regarding ecological intrusion, the use assessments for both wildlife areas have been revised; please refer to Section 4.6.1.30, Volta Wildlife Area Use Assessment (Resource #48), and Section 4.6.1.31, Los Banos Wildlife Area Use Assessment (Resource #49). With implementation of mitigation measures BIO-MM#58 and BIO-MM#80, the effects on wildlife and wildlife habitat would be reduced or eliminated, avoiding the diminishment of the wildlife habitat. Access to both wildlife areas would not be affected by the project alternatives. Finally, wildlife use would not be substantially reduced with implementation of mitigation measures BIO-MM#58 and BIO-MM#80, or some combination of the two measures if necessary. Therefore, constructive use would not result at either wildlife area. Given the above considerations, the Section 4(f) analysis of both wildlife areas is not inconsistent with other sections of the Draft EIR/EIS.

### 1678-2185

See response to submission SJM-1678, comment 2184. Increases in noise associated with the project would not substantially interfere with the use and enjoyment of the Los Banos and Volta Wildlife Areas. The noise analysis uses FRA noise impact criteria, not State of California Land Use Compatibility Guidelines. As discussed in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, and Chapter 4, Section 4(f)/6(f) Evaluation, of the Draft EIR/EIS, the Authority would implement BIO-MM#58 to compensate for noise impacts on shorebirds and wintering waterbirds, BIO-MM#80 to avoid and minimize impacts from noise on wildlife movement, or some combination of the two measures if necessary. These measures would avoid or minimize noise impacts on habitat or provide for the preservation and enhancement of waterbird habitat in the GEA IBA to compensate for the reduction in caloric uptake that may occur as a result of avoidance or limited use of habitat close to the railroad. These measures are expected to reduce or eliminate effects on wildlife using corridors. These measures would avoid substantial changes to wildlife viewing in the wildlife areas because wildlife would not be scared away. In addition, through implementing the requirements of these mitigation measures, they would avoid the diminishment of the wildlife habitat and wildlife use would not be substantially reduced, avoiding ecological intrusion. Please refer to Section 4.1.3, Section 4(f) Applicability, for a definition of lands subject to Section 4(f)/6(f) protection; they do not include conservation easements. Please refer to Figure 3.12-6 in Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS for the location of Volta Elementary School. No impacts would occur on Volta Elementary School from the project. Please refer to Section 4.1.3, Section 4(f) Applicability, for a definition of lands subject to Section 4(f)/6(f) protection; they do not include conservation easements.

Please refer to Figure 3.12-6 in Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS for the location of Volta Elementary School. No impacts would occur on Volta Elementary School from the project.

## Response to Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

### **1678-2186**

The Grassland Environmental Education Center and Van Atta Interpretative Marsh Trail were added to Section 3.15.5.1 as features within Los Banos Wildlife Area. Impacts to Los Banos Wildlife area are identified in Section 3.15. In addition, new noise analysis has been provided that describes impacts to the overnight parking areas at the edges of the Los Banos Wildlife area. No additional or new impacts have been identified for these areas within the wildlife area. See response to submission SJM-1678, comment 2184, for a detailed discussion of noise impacts at the overnight parking areas and wildlife viewing areas within Los Banos and Volta Wildlife Areas.

### **1678-2187**

The Noise and Vibration Technical Report (Appendix 3.4-Ain Volume 2 of the Draft EIR/EIS) is used to analyze noise impacts on people. The noise analysis uses FRA noise impact criteria, not State of California Land Use Compatibility Guidelines. The analysis in Chapter 4, Section 4(f)/6(f) Evaluation, of the Draft EIR/EIS also discusses noise impacts on wildlife and states that the Authority would implement BIO-MM#58 to compensate for noise impacts on aerial species and BIO-MM#80 to avoid and minimize impacts from noise on wildlife movement, or some combination of the two measures if necessary. These measures would avoid or minimize noise impacts on habitat or provide for the preservation and enhancement of waterbird habitat. These measures are expected to reduce or eliminate effects on wildlife in the wildlife area, and wildlife viewing would still be available. This conclusion is consistent with Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS as well. Please refer to Table 3.4-5 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS for the description of Category 3, which is appropriate for the wildlife refuges, institutional land uses with primarily daytime and evening use. This category includes schools, libraries, theaters, and churches, where it is important to avoid interference with such activities as speech, meditation, and concentration on reading material. Places for meditation or study associated with cemeteries, monuments, and museums can be considered to be in this category. Certain historical sites, parks, campgrounds, and recreational facilities are also included.

### **1678-2188**

Chapter 4, Section 4(f)/6(f) Evaluation, of the Draft EIR/EIS provides a detailed assessment of the potential for constructive use at both wildlife areas, including an assessment of whether visual impacts would preclude the use of either wildlife area. The assessment determined that, after the implementation of mitigation measures, user experience would not be substantially degraded, and the use of the wildlife areas would not be precluded by the addition of HSR infrastructure. There would be minor proximity impacts from changes in noise and in the visual environment. Noise and visual impacts would not be of a severity that the protected activities, features, or attributes that qualify Los Banos Wildlife Area for protection under Section 4(f) would be substantially impaired, and no constructive use would result.

### **1678-2189**

See response to submission SJM-1678, comments 2184 through 2188. The comment misstates the Section 4(f) evaluation process. The Section 4(f) methodology and the analysis of constructive use in Chapter 4, Section 4(f)/6(f) Evaluation, of the Draft EIR/EIS is valid and takes into account all necessary requirements. Chapter 4 of the Draft EIR/EIS provides a detailed assessment of the potential for constructive use at both wildlife areas. The assessment determined that, after the implementation of mitigation measures, the protected activities, features, or attributes that qualify these wildlife areas for protection under Section 4(f) would not be substantially impaired, and no constructive use would result.

## Response to Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

### 1678-2190

The Authority and FRA prepared a second program EIR/EIS to address the connection between the Bay Area and the northern part of the Central Valley (i.e., north of Fresno), which was completed in 2008 (Authority and FRA 2008, as cited in Chapter 1, Project Purpose, Need, and Objectives, of the Draft EIR/EIS). State litigation resulted in the Authority preparing and circulating a revised analysis in 2010, and again in 2012, leading to completion of a Partially Revised Final Program EIR in 2012 (Authority 2012a, as cited in Chapter 1 of the Draft EIR/EIS). The FRA's 2008 decision and the Authority's 2012 decision can be summarized as follows: 2008/2012 Tier 1 Decisions Selection of preferred alignment corridors—Selected preferred alignment corridors for connecting the Bay Area to the Central Valley north of Fresno to be studied in more detail in second-tier EIR/EIS documents for the geographic sections between San Francisco and Fresno. Selection of preferred station locations—Station locations along the preferred alignment corridors subject to be studied in more detail in second-tier EIR/EISs. Adoption of mitigation strategies—Adopted broad mitigation strategies to be refined and applied at the second tier, as part of project planning and development and environmental review.

These first-tier decisions established the broad framework for the HSR System that shapes the scope of issues and project elements ripe for consideration and decision at the second tier (e.g., this current second-tier San Jose to Merced Project Section decision). The issues ripe for decision through this second-tier, project-level EIR/EIS process are the precise location of the project (alignment, ancillary facilities, station), as well as detailed mitigation measures to address impacts.

The San Jose to Merced Project Section is fully consistent with the prior first-tier EIR/EISs and decisions. The geographic scope is consistent with the 2005 Statewide Program EIR/EIS (Authority and FRA 2005, as cited in Chapter 1 of the Draft EIR/EIS) geographic scope. The train technology, alignments, and stations in the San Jose to Merced Project Section EIR/EIS are consistent with prior first-tier decisions. The EIR/EIS utilizes the mitigation strategies adopted with the first-tier decisions to avoid and minimize impacts through incorporation into project features and design, as well as by refining the general mitigation strategies into detailed mitigation measures. The project-level EIR/EIS has been prepared in the context of the previous broader analysis but is focused on the alternatives ripe for consideration and potential decision at the second tier. It provides a detailed description of the project alternatives for the San Jose to

### 1678-2190

Merced Project Section and detailed analysis about the potential impacts from construction and operations. The Draft EIR/EIS therefore builds on the prior, more general program EIR/EIS analysis but focuses on the more detailed second-tier project. Furthermore, regarding items (A) THROUGH (F):

[A] Appropriate assessment of biological resources was done in the project area for the EIR/EIS. Given the known presence of species in the GEA and other areas, conducting specific absence/presence surveys in the area would not indicate absence; as such, the EIR/EIS presumes presence which is a conservative approach.

[B] The Draft EIR/EIS includes a comprehensive analysis of impacts to biological resources from multiple sources. Please refer to Section 3.7, Biological and Aquatic Resources.

[C] During project development, the footprint of the facilities was minimized to the extent feasible in proximity to the GEA.

[D] The Authority has been consulting with CDFW, USFWS, and the GWD throughout preparation of the EIR/EIS. Please refer to Chapter 9, Public and Agency Involvement for more details.

[E] The Authority has conducted supplemental analysis of lighting effects on wildlife resources, which has been incorporated into Section 3.7, Biological and Aquatic Resources.

[F] To clarify that the Authority remains committed to the mitigation commitments intended to address impacts to the GEA described in the 2008 EIR/EIS, a new mitigation measure, BIO-MM#P1: Compensatory Mitigation for Impacts to the Grassland Ecological Area, has been added to the Final EIR/EIS that describes how the commitments will be implemented in conjunction with the other compensatory habitat mitigation measures set forth in the Draft EIR/EIS. In summary, the San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS properly tiers by: being consistent with the broad policy decisions previously reached about the system; explaining the relationship between the first tier and the second tier (Program EIR/EISs and project-level EIR/EIS); utilizing the Program EIR/EISs for background information and to inform the second-tier analysis and making the Program EIR/EISs available to the public; and by focusing on and analyzing the impacts of implementing a specifically defined high-speed train project between San Jose and Merced.

## Response to Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

### 1678-2191

Please see response to submission SJM-1678, comment 2232 regarding the use of species modeling and the approach used in the EIR/EIS. The Authority disagrees with the commenter's assertion that a lack of field surveys and use of species modeling would result in an underestimation of impacts. The species models were developed in consultation with the USFWS, CDFW, and NMFS, through numerous meetings and conference calls. and The Authority used the most current and best available information to develop the models. Furthermore, the species models use a broad approach to estimating potentially suitable habitat, assuming that all potentially suitable habitat would be occupied habitat in the impact assessment in the Draft EIR/EIS. It is rare for all potentially suitable habitat to be actually occupied, and therefore the species modeling approach is likely to overestimate the amount of occupied habitat being affected. Additionally, numerous mitigation measures require protocol-level surveys prior to project construction, thus ensuring that avoidance and minimization of impacts is implemented in habitat determined to be occupied at the time of construction. Lastly, the commenter asserts that the use of species modeling is flawed because it results in a flawed analysis and consideration of the environmental baseline. Please see response to submission SJM-1678, comment 2205, which describes why the use of predictive species models is a common practice and why it is appropriate for this project.

### 1678-2192

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass, SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3, SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

Although the commenter suggests that ecosystem fragmentation impacts, impacts on waterfowl flight patterns, collision and electrocution impacts, and glare impacts are not addressed in the Draft EIR/EIS, such impacts are in fact addressed. Fragmentation impacts are addressed in Impact BIO#43. Impacts on use of wildlife corridors, including waterfowl flight patterns, are addressed in Impact BIO#44. Collision impacts, including electrocution as a consequence of collision, are addressed in Impact BIO#49. Visual and lighting disturbance impacts are addressed in Impacts BIO#46 and BIO#47, and a specific discussion of glare is included in the Final EIR/EIS, Chapter 2, Alternatives. Overall, the Draft EIR/EIS does analyze how wildlife movement, including waterfowl, may be altered.

### 1678-2193

Please refer to the response to submission SJM-1678, comment 3180 for a description of the selection of alternate systems sites.

The Authority has selected construction staging areas and systems sites to minimize the project footprint and environmental impacts. The following discussion provides a rationale for the facilities within the GEA boundary along the HSR alignment, between Moraga Road and approximately station 4675+00, as well as between the Santa Fe Canal and Deep Well Road.

The large MOWS would be immediately adjacent to the GEA's eastern boundary and not within the GEA. Reducing the footprint of these facilities would not minimize the project footprint within the GEA.

Both TPF Paralleling Station C2 alternate locations are within the GEA boundary; however, the footprint will be minimized by the selection and construction of only one of these sites. Both sites are located on remnant and nonviable parcels that are enclosed by the HSR tracks and proposed roads and therefore provide limited habitat and wildlife connectivity values. Furthermore, the track and roadway embankments would block light at the TPF on the south side of the tracks from reaching the GEA on the north side.

TPF Paralleling Station C3, has alternate sites, one of which would be selected for construction. This will minimize the footprint of the HSR facilities that will be constructed, relative to what is included in the EIR/EIS. As listed in Table 8-3, the Paralleling Station C3 included in the Preferred Alternative is Location 1, which is outside of the GEA. The Selection Rationale has been updated in Table 8-3 to reflect that this site is preferred to avoid impacts on biological and aquatic resources.

The Mercy Springs Road staging areas are outside the GEA boundary. The 1.1-acre construction staging area at Midway Road would be temporarily affected during construction, would be restored to the existing conditions, and would not result in a permanent impact within the GEA boundary. This area is needed for construction of the Midway Road cul-de-sac. There are no other construction staging areas designated within the GEA.



## Response to Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

### 1678-2193

Only one SAR, JM 12, is within the GEA boundary, not two as the comment claims. SAR JM 11, which is between Badger Flat Road and Nantes Avenue, is not with the GEA boundary. SAR JM 12 cannot be relocated as it is required at this location for project operation.

The two ATC locations for JM9 are alternate sites, one of which would be selected for construction. This will minimize the footprint of the HSR facilities that will be constructed, relative to what is included in the EIR/EIS. Location 1 is included in the Preferred Alternative. Although Location 1 is within the GEA boundary, it is within an existing disturbed area entirely enclosed by Box Car Road, Henry Miller Road, and the West Delta Canal and therefore provides limited habitat and wildlife connectivity values.

For ATC Type D JM8, Alternate Location 1 is included in the Preferred Alternative and is outside the GEA boundary. The Selection Rationale has been updated in Table 8-3 to reflect that this site is also preferred to avoid impacts on biological and aquatic resources. The ATC sites between Badger Flat Road and Nantes Avenue, are not within the GEA boundary.

The preferred location for the TPF Switching Station C west of Santa Fe Grade is Alternate Location 1, on the south side. This is also the location furthest away from the Grassland Environmental Education Center. The Selection Rationale for this site has been updated in Table 8-3 to reflect that Location 1 also minimizes impacts on biological and aquatic resources.

The systems sites described herein cannot be relocated as the functionality of the system requires these sites to be placed at specific intervals along the track. Due to the width of the GEA, systems sites cannot be relocated outside the boundaries. Alternate locations for systems sites have been provided so that a site can be selected with lower environmental impacts. The Authority has minimized footprint impacts within the GEA to the extent feasible.

### 1678-2194

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

Detailed construction phasing is not available at this stage of design. During Detailed Design Post-ROD, the contractor will develop detailed construction phasing in coordination with the relevant resource agencies. Without detailed information about construction scheduling, equipment, and intensity, the Authority has analyzed and disclosed the greatest extent of construction disruption and impacts that could occur. Construction may occur for durations of up to 1.5 years with many locations being completed much faster, particularly in areas with low embankments, seasonal construction windows, and no facilities other than the HSR track. Accordingly, the Final EIR/EIS has taken a conservative approach.

Section 3.4, Noise and Vibration generally analyzes impacts to human receptors, while the analysis of noise impacts to wildlife is included in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources. Special status species-specific impacts include a discussion of construction noise, and several other impacts address how noise would affect wildlife movement during construction and operations.

The Authority has incorporated BIO-IAMF#1, BIO-IAMF#3, BIO-IAMF#5, and BIO-IAMF#8 (described in Impact BIO#1) into project design to avoid and minimize impacts on wildlife movement. In addition, during construction, the contractor would minimize noise disturbance of wildlife by implementing such measures as construction of noise barriers, careful routing of truck traffic, construction of walled enclosures, scheduling noisy operations into the same period, and phased construction (NV-IAMF#1). Pile driving and construction disturbance within or near the GEA would also be reduced by BIO-MM#44 and BIO-MM#76.

## Response to Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

### **1678-2195**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife.

As noted in the response, the Authority conducted additional analysis of artificial lighting impacts from construction and operations in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS, which has been incorporated into the Final EIR/EIS. SJM-Response BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife focuses on operations impacts from artificial lighting at night, which have been found through additional analyses to be significant. The Revised/Supplemental Draft EIR/EIS also conducted additional analysis of the impacts of lighting during construction and found that these impacts could also be significant. Mitigation measure BIO-MM#76 would minimize this impact by requiring construction activities to avoid known wildlife crossings and to keep them unobstructed during construction. Overall, the primary finding of the revised analysis found potentially significant impacts from artificial light at night at some locations and for some species, resulting in a potentially significant impact during operations. Mitigation measure BIO-MM#89 was included in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS to address this impact. BIO-MM#89 would avoid and minimize the impacts from artificial light at night through the design and use of lights at permanent facilities and on train headlights. The Final EIR/EIS has incorporated this analysis and mitigation regarding artificial lighting impacts. Lastly, the Authority acknowledges the coordination with the working group stakeholders, which was summarized in Table 1-2 in the Wildlife Corridor Assessment, (Appendix C of Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS). The Authority has considered the comments and input from the GEA stakeholders and has implemented several of these measures where feasible.

### **1678-2196**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife.

Please see response to submission SJM-1678, comment 2195

### **1678-2197**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife.

Please see response to submission SJM-1678, comment 2195

### **1678-2198**

With respect to the 10,000-acre program commitment, please see response to comment #168, submission #1364. With respect to the Marxan methodology noted by the commenter, Authority staff coordinated with Patrick Huber regarding his conservation mapping efforts and Marxan results and have incorporated this work into a Preliminary Compensatory Mitigation Plan. In summary, the Authority is continuing to work towards the commitments for impacts in the GEA considering the specific conservation goals and objectives within the GEA.

### **1678-2199**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-4: Grasslands Ecological Area Boundary.

### **1678-2200**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-4: Grasslands Ecological Area Boundary.

### **1678-2201**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-4: Grasslands Ecological Area Boundary.

### **1678-2202**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-4: Grasslands Ecological Area Boundary.

## Response to Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

### **1678-2203**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-4: Grasslands Ecological Area Boundary.

As described in that response, impacts on waterfowl habitat were described based on landcover types suitable for waterfowl, regardless of whether they occur in the Audubon IBA or GEA, and thus all areas of potential habitat are described and the EIR/EIS does not understate the project's environmental impacts.

### **1678-2204**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-4: Grasslands Ecological Area Boundary, SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife, SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

Regarding the commenter's assertions regarding the Merced County General Plan, Appendix 2-J, Regional and Local Plans and Policies, of the Draft EIR/EIS provides a summary of the Merced County General Plan elements relevant to transportation projects for biological and aquatic resources, and Appendix 2-K, Policy Consistency Analysis, of the Draft EIR/EIS provides a consistency analysis with the General Plan, as well as other local and regional plans.

### **1678-2205**

The Authority disagrees with the commenter's assertion that the use of predictive species models is flawed and results in a flawed analysis. In fact, the use of predictive species modeling is a common approach for large projects and especially projects where site access is limited. The approach has been used on numerous habitat conservation plans, including the Santa Clara Valley habitat plan, which overlaps with the project study area. As described in the Biological and Aquatic Resources Technical Report (Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS), as referenced in the Draft EIR/EIS, the models were developed in close coordination with species experts from NMFS, USFWS, and CDFW. Multiple rounds of review and revisions were undertaken, and all comments received on the models were carefully documented and responded to, while changes and adjustments were made to the models as necessary based on the comments. The detailed results of this careful coordination effort with the agencies was provided in Appendix F to the Biological and Aquatic Resources Technical Report. Regarding the commenter's assertion that the models rely on the CNDDB, this is not correct. The CNDDB was used as a method to check the models; however, it was not used to develop the models. Lastly, the Authority acknowledges that Appendix F in the Biological and Aquatic Resources Technical Report has formatting issues; however, copies of the spreadsheet were provided to the agencies multiple times during the development of the models. The formatting issues with the appendix do not affect the validity of the models or result in a flaw in the approach. A corrected version of Appendix F is available upon request.

### **1678-2206**

The Authority disagrees with the commenter's assertion that the findings and conclusions of the EIR/EIS lack substantial evidence. Because the comment is largely prefatory and precedes longer, more detailed comments that follow, those comments are addressed in detail. Regarding the commenter's assertion that impacts within the GEA were improperly identified due to the boundaries of the GEA or the use of species modeling to determine species habitat, please see Standard Response SJM-Response-BIO-4: Grasslands Ecological Area Boundary and response to submission SJM-1678, comment 2232, which discusses the use and adequacy of species modeling to estimate impacts.

## Response to Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

### 1678-2207

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-4: Grasslands Ecological Area Boundary.

### 1678-2208

The Authority disagrees with the commenter's assertion that the use of habitat models results in a flawed analysis and is not permissible under CEQA and NEPA. On the contrary, as noted in response to submission SJM-1678, comments 2232 and 2205, the use of habitat models to conduct the impact analysis likely overestimates potential effects on species and habitats. The models are based on the best available information, were developed in coordination with resource agency input (NMFS, CDFW, and USFWS), and the information is readily available for review with the Draft EIR/EIS. Regarding the commenter's assertions that the EIR/EIS lacks appropriate success and performance criteria, the Authority disagrees. The mitigation measures have and has included specific performance standards and success criteria into mitigation measures as appropriate. Regarding the commenter's assertions that seasonal or annual variabilities in habitats also result in an incomplete or flawed analysis, the Authority disagrees and notes that, in most instances, mitigation measures requiring pre-construction surveys and assessments for species are based on approved agency survey protocols, where such protocols exist. In several instances, these survey protocols require multiple visits, sometimes over more than 1 year. Consequently, the Authority believes the claims made by the commenter have no merit.

### 1678-2209

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

The impacts noted by commenter are discussed in the Draft EIR/EIS analysis within Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, under Impact BIO#44 and supported by reference to published studies, along with other adverse impacts not mentioned by commenter. Commenter is correct that noise impacts would be intermittent. Maintenance noise has been identified as infrequent and of low intensity. Additionally, the Authority notes that the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS provided additional analysis regarding noise under Impact BIO#44, and this information has also been incorporated into the Final EIR/EIS.

### 1678-2210

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

The analysis of noise impacts on mammals has been substantially revised to address comments of this nature and no longer uses the FRA guidance to analyze noise effects on wildlife. This analysis has been included in the Revised Draft EIR/Supplemental Draft EIS and has been incorporated into the Final EIR/EIS.

### 1678-2211

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

The Authority notes that the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS provided additional analysis regarding noise, considering additional information available, under Impact BIO#44, and this information has also been incorporated into the Final EIR/EIS. The analysis no longer relies on the FRA's 100 dBA criterion. On the basis of the revised analysis, the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS revisited mitigation for noise impacts as suggested by the commenter. The Final EIR/EIS includes revisions to BIO-MM#80 requiring additional noise barriers to minimize impacts of noise on wildlife.

### 1678-2212

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

Refer to response to submission SJM-1678, comment 2211.



## Response to Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

### **1678-2213**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

Please refer to Chapter 8, References, in the WCA (Appendix C of Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS) for a list of published sources used in the analysis of noise impacts on wildlife. Dooling and Popper (2016) is one of these sources, and it was written by two of the most experienced analysts of noise impacts on avifauna. Additionally, the Authority notes that the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS provided additional analysis regarding noise, considering additional information available, under Impact BIO#44 and this information has also been incorporated into the Final EIR/EIS. Lastly, the Authority notes that vibration impacts were discussed in the Draft EIR/EIS under Impact BIO#45 with supporting studies and information provided in the WCA (Appendix C of Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS).

### **1678-2214**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife.

The Authority notes that the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS provided additional analysis regarding artificial lighting at night, considering additional information available, under Impact BIO#47, and this information has also been incorporated into the Final EIR/EIS. On the basis of the revised analysis, the Final EIR/EIS concluded that the project could have a potentially significant impact on wildlife and wildlife movement from artificial lighting. Consequently, the Final EIR/EIS includes a new mitigation measure, BIO-MM#89, requiring additional mitigation to minimize impacts of artificial lighting on wildlife.

### **1678-2215**

The Authority disagrees with the commenter's assertion that impacts on rare plants are unmitigated, that mitigation that is provided is not sufficient, and that surveys don't comply with state guidelines and survey protocols. The Draft EIR/EIS includes BIO-MM#7, which requires the Authority to conduct surveys consistent with CDFW and USFWS survey protocols. Furthermore, BIO-MM#8 requires the Authority to relocate or propagate special-status plant species that cannot be avoided during construction. Lastly, BIO-MM#12 requires compensatory mitigation for impacts on listed plant species, consistent with authorizations issued under FESA and/or CESA. Collectively, these measures ensure that potential impacts on rare plant species are mitigated and that impacts are reduced to a less-than-significant level.

### **1678-2216**

The Draft EIR/EIS found (Impact BIO#18: Permanent Conversion or Degradation of Habitat for and Direct Mortality or Disturbance of Golden Eagle and Bald Eagle) significant impacts to eagles, that would be less than significant with implementation of mitigation (BIO-MM#48: Conduct Pre-Construction Surveys for Eagles, BIO-MM#49: Implement Avoidance Measures for Active Eagle Nests, and BIO-MM#50: Provide Compensatory Mitigation for Loss of Eagle Nests). Commenter provides no further evidence that project would result in significant impacts on bald or golden eagles. Surveys are unnecessary at this time because potential presence of eagles is assumed in the analysis.

## Response to Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

### 1678-2217

The Authority appreciates the mapping of hunting areas provided by the Grasslands Water District, and has updated Figures 3.12-7 and 3.12-8 and the discussion in Impacts SOCIO#16 and SOCIO#19 in this Final EIR/EIS to reflect additional private hunting areas near the project alignment. However, the conclusions included in Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS--that both temporary and permanent impacts on private recreational use (waterfowl hunting) in important bird areas would not adversely affect waterfowl hunting or the economic viability of private recreational use--remain the correct determinations based on the effects and analysis presented in Section 3.12.

The commenter also has raised a concern about perceived inconsistency between conclusions in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, and Section 3.12 of the Draft EIR/EIS. Section 3.7 of the Draft EIR/EIS concludes that Mitigation Measures BIO-MM#1-6, BIO-MM#10, and BIO-MM#58 would minimize disturbance of waterfowl and compensate for habitat loss such that the impact on waterfowl and shorebirds would be less than significant. The conclusion in Section 3.12 of the Draft EIR/EIS builds on analysis conducted for Section 3.7 and concludes that there would be no adverse effect on waterfowl hunting or the economic viability of private recreational uses based on the limited habitat loss relative to the GEA as a whole and the temporary nature and limited scope of construction-related disruption on waterfowl hunting activities and waterfowl nesting. The Authority disagrees with the assertion that these conclusions are inconsistent.

The commenter also raised a concern that the project has the potential to impede access to hunting properties. Additional discussion has been added to Impact SOCIO#16 to clarify that temporary road closures and detours would inconvenience waterfowl hunters during the construction period, but access to properties would be maintained during project construction and operations.

The commenter also expressed concern about continued operation of waterfowl hunting if errant gunshots pose the possibility of striking passing trains on elevated structures. The law prohibits hunting or discharging a firearm over a public road or other established way open to the public (Fish and Game Code, Section 3004(a)(b)). The HSR alignment is located immediately adjacent to the south side of Henry Miller Road;

### 1678-2217

therefore, discharging a firearm over the HSR alignment would be prohibited. The operation of HSR trains adjacent to an existing public roadway is not anticipated to substantially increase the risk associated with errant gunshots.

### 1678-2218

The Authority has updated Figures 3.12-7 and 3.12-8 and the discussion in Impacts SOCIO#16 and SOCIO#19 to reflect additional private hunting areas identified by Grasslands Water District near the project alignment. The text of Impacts SOCIO#16 and SOCIO#19 has been revised for clarity. References to relevant biological resources mitigation measures, which are described in detail in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS have been added to these impacts, to further explain the conclusions. However, no new mitigation measures to avoid or minimize effects are warranted, and the analysis continues to support the finding that the adverse effect on waterfowl hunting and the economic viability of private recreational uses as a result of project construction or operations would be confined to small areas within club boundaries and mitigation as described in Section 3.7 of the Draft EIR/EIS would reduce these impacts.

## Response to Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

### 1678-2219

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

Commenter accurately summarizes proposed mitigation for noise impacts on the GEA. The commenter states the proposed mitigation is "inadequate", but provides no evidence that the proposed mitigation is insufficient to achieve its stated purpose. The Authority also notes that Bio MM#80 has been revised in the Final EIR/EIS to provide additional analysis related to noise and requirements to construct noise barriers. Additionally, Bio MM#80 requires the Authority to construct an enclosure for approximately 3.4 miles in the GEA IBA, centered approximately at Mud Slough. The Authority believes the mitigation is sufficient to reduce the impact to less than significant under CEQA because it includes a performance standard requiring at least a 10 dBA attenuation of noise, which would reduce noise impacts to below the identified impact thresholds. Regarding the commenter's suggestion of an extension of the bird enclosure to include the section between the IBA and the Volta Wildlife Area, the Authority has evaluated this option and has determined that it is prohibitively expensive and not economically feasible. Additionally, as noted above, the noise barrier proposed under BIO-MM#80 in the Volta area would attenuate sound to a certain extent. If attenuation of sound does not reduce impacts to below specified thresholds, the Authority would expand mitigation through additional compensatory mitigation, as noted under BIO-MM#58.

### 1678-2220

The commenter suggests that the level of noise reduction required under BIO-MM#80 (10 dBA reduction) is too low and should be at least a 12 dBA reduction. The Authority has evaluated the technical and engineering aspects of an enclosure and has determined that 10 dBA is a feasible reduction. It is possible that the enclosure could result in a greater reduction; however, such a reduction cannot be expected with reasonable certainty. Consequently, the Authority must define mitigation in the EIR/EIS that is reasonably certain and has specified mitigation under BIO-MM#80 that requires a "minimum" of a 10 dBA reduction. The Authority has also incorporated BIO-MM#58, which provides for additional compensatory mitigation, if noise levels are not reduced to below threshold levels. Essentially, the Authority is incentivized to achieve the maximum level of noise reduction possible to minimize the need for additional compensatory mitigation.

### 1678-2221

The Authority believes that the commenter has misinterpreted the requirements outlined under BIO-MM#80. The measure does require that the Authority provide a minimum of 10 dBA attenuation of sound, as measured 50 feet from the enclosure. The measure does not rely on modeling to verify the required sound attenuation but instead relies on direct measurements. Additionally, BIO-MM#80 further describes that, if sound levels cannot be reduced to at or less than specific thresholds, additional compensatory mitigation would be required. The Authority believes this approach is consistent with what the commenter is suggesting.

### 1678-2222

The Authority has revised BIO-MM#58 in the Final EIR/EIS as suggested by the commenter to note that mitigation would occur within the GEA and UPR IBAs and only in an alternative location if mitigation within those areas is determined to be infeasible.

### 1678-2223

The commenter is requesting additional specificity regarding compensatory mitigation planning. As the commenter is likely aware, compensatory mitigation planning for a project as large as HSR is very complex. The Authority has already coordinated with the Grasslands Water District, as noted in other responses to comments, to obtain their consultant's Marxan results identifying potential acquisition areas that could meet the Authority's commitment to mitigate for impacts to the GEA. BIO-MM#10 describes the requirement to prepare an HMP and discusses the use of conservation easements to protect habitat in perpetuity. The Authority is including a new mitigation measure in the Final EIR/EIS, BIO-MM#P1: Provide Compensatory Mitigation for Impacts to the Grassland Ecological Area, that describes how the programmatic mitigation commitments for the GEA would be implemented in conjunction with the other compensatory habitat mitigation measures. As noted in BIO-MM#10, the HMP requires a full description of habitat restoration or enhancements, success criteria that would be used, management actions to be implemented, adaptive management to be used, and financial assurances that would be provided to ensure the mitigation is completed as planned.

## Response to Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

### 1678-2224

The commenter asserts that several compensatory mitigation measures are vague or lack specificity. The Authority notes that specific species or habitat compensatory mitigation measures are considered in the context of BIO-MM#10, which describes the overall process and requirements that would be used to reach a full CMP. As noted in response to submission SJM-1678, comment 2223, the CMP requires a full description of habitat restoration or enhancements, success criteria that would be used, management actions to be implemented, adaptive management to be used, and financial assurances that would be provided to ensure the mitigation is completed as planned. The comment does not explain why the relevant text is inadequate.

### 1678-2225

The commenter asserts that the oversight and legally binding enforcement mechanisms are improper. The Authority is the lead agency under CEQA and NEPA and thus the approach used in the Draft EIR/EIS is both appropriate and legally binding. Under CEQA, the Authority must implement mitigation as required in the EIR/EIS, regardless of who oversees the project or the mitigation. Additionally, under NEPA, the legal requirement to implement mitigation comes from the selection of mitigation in the ROD, as defined in the Mitigation Monitoring and Enforcement Plan that would be an appendix to the ROD. As noted by the commenter, numerous other mitigation measures do also rely on other state or federal permits, and abundant additional oversight would occur during the construction of the project.

The commenter also asserts that several of the compensatory mitigation measures (i.e., BIO-MM#12, BIO-MM#55, BIO-MM#58, BIO-MM#72, and BIO-MM#80) lack any specific criteria or process for implementation and will not be enforceable through a legally binding agreement or permit. As noted in the various species-specific measures, the implementation of compensatory mitigation will be coordinated through the implementation of BIO-MM#10, Prepare and Implement a Habitat Mitigation Plan for Species and Species Habitat. BIO-MM#10 does provide specific criteria and requirements for the types of mitigation that are considered acceptable (i.e., mitigation credits from an approved bank, protection of habitat through acquisition and conservation easement, etc.), how impacts will be confirmed to ensure the mitigation is commensurate with the impacts. The measure requires the Authority to describe habitat restoration or enhancement that must occur, management actions that would occur on the conserved lands, an adaptive management process, and specific description of the financial assurances that would be required to successfully implement the mitigation. As noted above, the measure is legally binding, and must be implemented by the Authority. Lastly, the Authority acknowledges that several other state and federal permits will be required which will also require compensatory mitigation and thus there are also additional regulatory oversight steps that will occur.



## Response to Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

### **1678-2226**

The Authority disagrees with the commenter's assertion that the Draft EIR/EIS improperly defers mitigation measures. The commenter specifically mentions two mitigation measures, BIO-MM#58 and BIO-MM#80. These measures rely on specific noise measurements that can only be made after construction, and they include specific performance standards and criteria based on those measurements, and thus they are not improperly deferring mitigation. With regard to the commenter's assertion that BIO-IAMF#5 also impermissibly defers mitigation measures, the commenter is incorrect. BIO-IAMF#5 does not defer mitigation because it is simply a requirement to compile all measures in the EIR/EIS to facilitate the Authority's compliance during implementation. It does not require the creation of new or different measures from those required in the EIR/EIS.

### **1678-2227**

The Authority disagrees with the commenter's general assertion that the Draft EIR/EIS defers development of mitigation measures. The Draft EIR/EIS includes numerous mitigation measures defined with specific requirements related to the project. As noted in response to submissionSJM-1678, comment 2226, in cases where mitigation must be implemented during or after project construction, the mitigation properly requires specific actions based on criteria or thresholds and thus is not deferred to some undefined later process or date. Consequently, because mitigation is not improperly deferred as asserted by the commenter, changes to mitigation measures and recirculation of the Draft EIR/EIS are not required.

### **1678-2228**

Specific information on the project footprint used to conduct the impact assessment was provided in Volume 3, Preliminary Engineering for the Project Design Record, of the Draft EIR/EIS. The project footprint does vary in width depending on the type of track profile, topography, and other project components at specific locations. The Biological and Aquatic Resources Technical Report (Authority2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS), associated with and referenced in the Draft EIR/EIS (and available for review upon request) included habitat maps for the entire alignment for all alternatives. The Authority acknowledges the challenges associated with depicting and having the public review a very long linear project such as HSR; however, the methods used to calculate and define impacts are clear in the Draft EIR/EIS, and the maps referenced by the commenter do not represent a deficiency in the analysis. Note that the comment conflates the Habitat Study Area, in which information is gathered, and impacts, which have a specific relationship to a finite footprint with discrete geospatial limits.

### **1678-2229**

The Authority has acknowledged in the Draft EIR/EIS that surveys were limited and were reconnaissance in nature. As noted in other responses to comments, the Authority relied on a species modeling approach to characterize habitats and to quantify impacts. As noted previously, this approach likely overestimates potential impacts. Lastly, specific field surveys are required under numerous mitigation measures, with specific survey guidance and agency protocols used and cited when available. Collectively, the Authority believes the approach used is transparent and, most importantly, accurately characterizes the nature and spatial locations of impacts while tending to overestimates the potential quantity of those impacts from the project.

## Response to Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

### 1678-2230

The Authority acknowledges that access to some parcels was granted; however, overall, access to most parcels within the project footprint was not available. Consequently, the Authority relied on a species and habitat modeling approach to conduct the impact assessment. The adequacy of this approach and extensive agency collaboration on these models have been described in other comment responses. As noted in responses to other Grasslands Water District comments, the Draft EIR/EIS includes numerous mitigation measures requiring surveys prior to construction, based on defined survey protocols and guidelines, where such guidelines exist.

### 1678-2231

The Authority disagrees with the commenter's assertion that the findings and conclusions of the EIR/EIS lack substantial evidence. Furthermore, the commenter does not provide additional evidence with the comment, nor do they identify specific evidence that the Authority failed to consider. Regarding the commenter's assertions regarding focused/protocol surveys, the Authority used predictive species modeling to establish baseline conditions and to estimate species and habitat impacts, which is a common approach for large projects and especially projects where site access is limited. The approach has been used on numerous habitat conservation plans, including the Santa Clara Valley habitat plan, which overlaps with the project study area. As described in the Biological and Aquatic Resources Technical Report (Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS), as referenced in the Draft EIR/EIS, the models were developed in close coordination with species experts from NMFS, USFWS, and CDFW. Multiple rounds of review and revisions were undertaken, and all comments received on the models were carefully documented and responded to, while changes and adjustments were made to the models as necessary based on the comments. The detailed results of this careful coordination effort with the agencies was provided in Appendix F to the Biological and Aquatic Resources Technical Report. Substantial evidence is defined by regulation as "facts, reasonable assumptions predicated upon facts, and expert opinion supported by facts," and "enough relevant information and reasonable inferences from this information that a fair argument can be made to support a conclusion" (14 Cal. Code of Regulations Section 15384). Here because the Authority used an industry standard approach for modeling habitats (relied upon by other agencies such as the SCVHA), and solicited and incorporated significant expert feedback on those models the Authority has used substantial evidence contrary to the comment's assertion that substantial evidence was lacking.

## Response to Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

### 1678-2232

Species models are described in Section 4.4.4, Special-Status Species Habitat Modeling, of the Biological and Aquatic Resources Technical Report (Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS), with further details provided in Appendix D, Species Habitat Modeling Methods Memorandum, to that report. As there noted, "Habitat models bring together information about environmental attributes, species life history, and environmental requirements to map potentially suitable habitat." Thus, the models show areas where a species could exist, and are inherently conservative because they do not require any demonstration that the species does exist in those areas. Accordingly, the commenter's suggestion that habitat models must be based on protocol surveys is less conservative; it is a technique that would only protect habitat where a species is known and proven to occur. The Final EIR/EIS has not been revised to address this comment.

### 1678-2233

Please refer to the response to submission SJM-1678, comment 2232. As noted there, habitat models identify areas where a species could exist. Mitigation is provided for loss of modeled habitat for species, and thus pre-construction surveys are irrelevant to the question of whether habitat is affected. However, it is generally necessary to minimize the risk that any organisms will be killed in the process of affecting their modeled habitat, and this is the purpose of pre-construction surveys—to identify if organisms are present, and if they are, to implement measures to minimize risk to those organisms. Collectively, the model shows the extent of impacts while overestimating those impacts, and the pre-construction surveys minimize those impacts.

### 1678-2234

Please refer to the responses to submission SJM-1678, comments 2232 and 2233, which show that surveys are not protective of habitat and serve only to inform real-time efforts to protect individual organisms.

### 1678-2235

The habitat model development process is discussed in Section 4.4.4, Special-Status Species Habitat Modeling, of the Biological and Aquatic Resources Technical Report (Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS), with further details provided in Appendix D, Species Habitat Modeling Methods Memorandum, to that report. These texts provide an accurate description of how species habitat models were developed. Commenter will note that the models were developed interactively with input from the state and federal fish and wildlife agencies, thus, the models were peer-reviewed. This technique of habitat model development has been in place for many years and is routinely applied in uses as varied as selection of restoration sites, assessment of population viability, and estimation of project impacts; thus it is neither theoretical nor experimental.

### 1678-2236

Commenter notes that Appendix B of the Biological and Aquatic Resources Technical Report (Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS) contains cells in a table that are blank or contain the statement (misrepresented by commenter) "None due to lack of understanding of habitat parameters; effects to be assessed in coordination with resource agency staff." The Authority has maintained regular communication and coordination with the resource agencies, and agency staff have not indicated that they are unable to assess status or potential impacts on special-status species that fall within their agencies' responsibilities. Regarding species lacking a habitat model, inspection of Appendix B reveals that potential occurrence of these species is based on their "General Habitat Description" as presented in the same table.

### 1678-2237

Commenter notes that "total impact to species might not be accurately assessed if assessment is based on model alone" but fails to note that impacts of the project are not based on models alone and that models are merely one part of an assessment that also includes additional measures that vary between species and collectively provide substantial assurances of protection and mitigation. Commenter cites an example of a species detected during construction surveys, which is an excellent example of why pre-construction surveys would be required for many sensitive species.

## Response to Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

### 1678-2238

Appendix F to the Biological and Aquatic Resources Technical Report (Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS) documents the modeling approach and close coordination with the agencies during development of the species habitat models. The Authority acknowledges the formatting issues with the appendix; however, there are no inconsistencies or flaws in the species modeling effort and analysis due to the formatting issue. Additionally, the Authority notes that the wildlife agencies were provided with the source spreadsheet multiple times during development of the models and as the Authority worked through comments and responses with them. While the Authority did not agree with every assertion made by the agencies during that process, the methods and rationale and response, based on available data, are all documented in the spreadsheet.

### 1678-2239

The commenter is incorrect that the Draft EIR/EIS and species models rely heavily or seemingly solely on the CNDDB. Species models developed for the project utilize CNDDB as one source of information; however, many other sources of information are used to inform the models, as noted in the Biological and Aquatic Resources Technical Report (Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS).

### 1678-2240

The Authority agrees with the commenter. The model's reliance on habitat type does greatly reduce the predictability of the presence of special-status species. As a consequence, the model overpredicts the amount of suitable (but not necessarily occupied) habitat for special-status species. The result of this is that the Draft EIR/EIS likely also overestimates the potential effects on species.

### 1678-2241

The impact analysis, AMMS, and mitigation measures to offset effects on San Joaquin kit fox would be refined in coordination with the CDFW through the California Endangered Species Act Section 2081 ITP permit application process. For the purpose of the EIR/EIS, the Cypher model is considered adequate. It is a comprehensive model in that it covers all land cover types, except urban, within the species' known, potential range, which includes eastern Pacheco Pass and southern Santa Clara valley where the species has not been detected, to the knowledge of the Authority, for over 10 years. As such it is likely over rather than under predictive.

### 1678-2242

The Authority disagrees that the species modeling approach underestimates the amount of habitat present in the project footprint. Please refer to the response to submission SJM-1678, comment 2232. The Authority also notes that the Draft EIR/EIS includes numerous mitigation measures that require surveys and habitat assessments prior to construction. Those measures are based on state and federal guidelines and survey protocols, where such protocols exist. Where protocols do not exist, survey measures are based on common biological survey practices.

### 1678-2243

Surveys for special-status plants are required under BIO-MM#7, which requires the Authority to conduct surveys consistent with CDFW and USFWS survey protocols. In essence, the Draft EIR/EIS includes mitigation to conduct the exact surveys suggested by the commenter and CDFW. Because the model used for analyzing and disclosing impacts is overpredictive, the Authority can characterize the severity of potential impacts and then survey for those species prior to construction in order to mitigate those impacts.



## Response to Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

### **1678-2244**

The commenter asserts that limits on field surveys have resulted in errors in avoidance and mitigation measures. With respect to the methods used to estimate species impacts, please refer to the response to submission SJM-1678, comment 2232 regarding the conservative nature of species models and the consequences of commenter's idea that species presence should be based solely upon results of surveys. Additional information on the methods used to evaluate impacts can be found in Section 3.7.5, Methods for Evaluating Impacts, of the Draft EIR/EIS and in the associated Biological and Aquatic Resources Technical Report (Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS), which was available with the Draft EIR/EIS upon request.

### **1678-2245**

The Authority disagrees with the commenter's general assertion that the Draft EIR/EIS defers development of mitigation measures. The Draft EIR/EIS includes numerous mitigation measures, defined with specific requirements related to the project. For example, as noted in response to submission SJM-1678, comment 2226, in cases where mitigation must be implemented during or after project construction, the mitigation properly requires specific actions based on criteria or thresholds and thus is not deferred to some undefined later process or date. The combined use of habitat suitability models to predict the location and degree of impacts, pre-construction surveys, and compensatory mitigation allows the Authority to adequately identify, disclose, refine, and mitigate impacts.

### **1678-2246**

Please refer to response to submission SJM-1678, comment 2245.

### **1678-2247**

BIO-IAMF#5 is not a mitigation measure as noted by the commenter. This feature is part of the proposed project, as described in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS. Regardless, the Authority believes the intent of the impact avoidance and minimization feature is clear; it provides a method for compiling all mitigation and other permit requirements into a single location to facilitate tracking during construction and to ensure that all measures from all permits and the EIR/EIS are implemented. The comment asks about permit conditions for permits that are not yet issued and are not required prior to CEQA or NEPA review.

### **1678-2248**

The Authority notes that its responsibilities under CEQA and NEPA require it to define and to use qualified biologists, as noted in BIO-IAMF#1. However, additionally, the Authority notes it must obtain numerous other permits and approvals, each with other agency oversight. Collectively, this level of engagement also provides assurances that the construction and operations aspects of mitigation would be implemented as planned.

### **1678-2249**

The BRMP referenced by the commenter is not a mitigation measure, it is an IAMF (BIO-IAMF#5) considered part of the proposed project, as described in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS. As noted in other responses, the BRMP is intended to compile all EIR/EIS mitigation as well as other permits and agency approvals into a single document to ensure that all requirements are tracked and implemented consistent with the Authority's responsibilities. The comment speculates that project biologists will be compromised in some way however lead agencies routinely retain and review biological staff for construction monitoring and management to protect biological resources.

### **1678-2250**

Please refer to response to submission SJM-1678, comment 2226.

## Response to Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

### 1678-2251

The commenter does not make a specific comment on the content of the Draft EIR/EIS; however, the Authority notes that mitigation in the Draft EIR/EIS does provide for adaptive management, where necessary.

### 1678-2252

The commenter does not make a specific comment on the content of the Draft EIR/EIS but appears to ask generally what measures would be implemented if sensitive species are killed or injured during operations. The Authority notes that numerous impacts in the Draft EIR/EIS discuss the potential for species to be killed or injured during construction. Numerous mitigation measures are therefore required to survey for and, if possible, avoid plants and animals. However, the Authority acknowledges that not all plants and animals can be avoided, and thus some would likely be killed or injured from the project. The Authority has committed to several extensive and costly measures to prohibit or reduce the chances of wildlife coming in contact with the guideway and being struck or injured by trains. These include BIO-MM#80, which requires an enclosure within the GEA IBA, as well as other noise barriers in various locations throughout the alignment important to wildlife movement, and BIO-MM#83, which requires the Authority to monitor for and remove animal carcasses if any are found, to minimize impacts on other scavenger or forager species. In addition the Authority would seek and obtain all relevant take authorization for project operations required under state and federal law.

### 1678-2253

Please refer to response to submission SJM-1678, comment 2226.

### 1678-2254

Please refer to the response to submission SJM-1678, comment 2232 regarding the conservative nature of species models and the incorrect assertion that species presence should be based solely upon results of surveys

### 1678-2255

BIO-MM#7 states that the special-status plant species and special-status plant community surveys within a work area would be conducted in accordance with Protocols for Surveying and Evaluating Impacts to Special Status Native Plant Populations and Sensitive Natural Communities (CDFW 2018c, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS) and Guidelines for Conducting and Reporting Botanical Inventories for Federally Listed, Proposed and Candidate Plants (USFWS 2000, as cited in Section 3.7 of the Draft EIR/EIS) in all potentially suitable habitats. As such, the surveys for special-status plant species would be comprehensive under these protocols, which require the surveys to be floristic in nature, cover the entire project area, use systematic field techniques, be conducted at the times of year when the plants will be both evident and identifiable, may require multiple visits, and will include reference sites. The use of modeling, informed by surveys, to assess impacts, surveys prior to construction, and compensatory mitigation allows the Authority to identify, disclose, refine, and mitigate impacts consistent with CEQA and NEPA.

### 1678-2256

These species are not included in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, because the range of these species does not overlap the RSA. All of these species are restricted to counties north or west of the RSA. They have never been recorded in the RSA, with the exception of Contra Costa goldfields, which is considered to be extirpated from Santa Clara County. These species all have very specific habitat requirements that do not exist in the regional RSA. For example, Menzie's wallflower occurs on coastal dunes, which do not occur in the RSA.

### 1678-2257

Comment noted. Thank you.

## Response to Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

### **1678-2258**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations.

All four alternatives analyzed in the San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS use the same alignment through the San Joaquin Valley Subsection. As a result, it is not a key factor in determining the Least Environmentally Damaging Practicable Alternative.

### **1678-2259**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-4: Grasslands Ecological Area Boundary.

### **1678-2260**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-4: Grasslands Ecological Area Boundary.

### **1678-2261**

Impact S&S#12 in the Draft EIR/EIS describes potential impacts resulting from derailment and concludes that there would be a less-than-significant impact under CEQA on community safety from rail-related hazards. The conclusion is related to human safety and would meet FRA regulations. The Authority is not required to develop such a plan for biological and aquatic resources.

### **1678-2262**

Please refer to the response to submission SJM-1678, comment 2232 regarding the conservative nature of species models for estimating areas that could be occupied by species for the purpose of evaluating potential impacts and the unfortunate consequences of commenter's proposal that species presence should be based solely upon results of surveys.

### **1678-2263**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife, SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

Collision impacts are addressed in Impact BIO#49. Additional analysis of noise, visual, and lighting disturbance impacts were included in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS and were addressed in Impacts BIO#44, BIO#46 and BIO#47, with additional information included in the discussion of lighting disturbance impacts and a specific discussion of glare included in the Final EIR/EIS, Chapter 2, Alternatives. The analysis in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS and now in the Final EIR/EIS also addresses the frequency and number of trains, described in the EIR/EIS as intermittent. The commenter provides no substantive information to indicate that the completed analyses do not use all available data or reach inappropriate conclusions. The commenter provides no new information on which to base any changes in the analysis. As pointed out, there have, however, been changes in the analysis of lighting and noise impacts.

### **1678-2264**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife.

Commenter's assertion that the vegetation plantings would serve as attractants is speculative, particularly since, in the same sentence, commenter alleges that those wildlife would be impacted by noise and glare, factors which would seem to serve as deterrents. Additionally, the Authority notes that BIO-IAMF#12 in the Draft EIR/EIS requires the Authority to construct the project infrastructure to minimize effects on birds through a series of design considerations. The comment offers no evidence that plantings will attract wildlife.

### **1678-2265**

AVQ-MM#7 in the Final EIR/EIS has been modified to clarify that "Transparent materials would not be used in noise barriers located in Audubon Important Bird Areas or where noise barriers are being used to attenuate bird startle effects."

## Response to Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

**1678-2266**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife.

Besides the information in SJM-Response-BIO-5, note that APLIC guidelines are applicable to HSR trains and their associated facilities; these are electric trains, and the project includes new electrical transmission lines to deliver that electricity. The title of BIO IAMF#12 is intended to be descriptive. The commenter does not provide a factual basis for the assertion the project cannot be bird safe. Comment noted.

**1678-2267**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife.

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts on Wildlife. The potential for birds to strike powerlines, OCS, or traction power facilities is assessed in Impact BIO#49, which notes a variety of minimization measures but still finds the impact significant; several mitigation measures are required. No take of fully protected species is anticipated after the implementation of design features and mitigation measures.

**1678-2268**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife.

**1678-2269**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife.

**1678-2270**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife.

**1678-2271**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

Commenter's assertion that major construction is a maintenance activity is incorrect; refer to Section 2.8.2, Maintenance Activities, of the Draft EIR/EIS for a description of maintenance activities. As noted there, "Most adjustments to the track and routine maintenance would be accomplished in a single night at any specific location with crews and material brought by work trains along the line." This is the basis for statements that maintenance would be intermittent and not of sufficient duration to substantially affect wildlife movement. Commenter's reference to use of construction equipment during train operations is unclear; no such use is proposed.

**1678-2272**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

Please refer to Standard Response: SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

**1678-2273**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

The analysis of noise impacts on mammals has been extensively revised, and no longer cites the FRA report.

**1678-2274**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

Also, note that the thresholds for hearing damage, masking, and arousal have been revised to make it clear that they apply only to birds, not to bats.

**1678-2275**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

Commenter references a "DOT report" but does not cite this report, and the Authority could not find the report the commenter is referring to. The analysis of noise impacts on wildlife draws on many published information sources as cited in the Draft and Final EIR/EIS.



## Response to Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

### **1678-2276**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife. In particular, note that noise barriers are now proposed at several areas important to wildlife movement.

### **1678-2277**

The enclosure described by commenter is included in project mitigation and is specified in Mitigation Measure BIO-MM#80.

### **1678-2278**

As commenter notes, comprehensive conclusions regarding impacts on eagles require knowledge of recent eagle activity. Since the project would not be constructed for several years and would not be operational until after construction, that knowledge is clearly not available within the timeframe of EIR/EIS preparation and certification, and the analysis must be based upon best available science. This is why impacts on eagles are assessed in terms of loss of modeled habitat (as detailed in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS, Impact BIO#18), and why detailed assessments would be performed at the time of project construction, as specified in BIO-MM#48, BIO-MM#49, and BIO-MM#50, which call for surveys, avoidance measures, and compensatory mitigation to remedy any loss of eagle nests.

### **1678-2279**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife.

Commenter's cherry-picking highly selective citation from the large number of published studies of eagle disturbance by human activities illustrates the difficulty of making broad generalizations. Fortunately, studies of this kind have been comprehensively reviewed by academic authorities and by civil authorities charged with regulating human disturbance of nesting eagles. Perhaps the best example is the National Bald Eagle Management Guidelines promulgated by USFWS (2007, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS), which recommend that noisy construction activities (referred to as "Category B") observe a minimum separation of 660 feet from any active nest, unless blasting or other loud impulsive noises (such as pile driving) are proposed, in which case the minimum separation distance is 0.5 mile. Thus, the separation distance assessed in Impact BIO#18 is conservative. Commenter seems to also assert that if golden eagles observe human activity in the course of their foraging flights, this constitutes an impact. Commenter provides no evidence in support of this statement, and the Authority knows of none.

### **1678-2280**

Impacts on bald and golden eagles are assessed in Impact BIO#18, and mitigation is specified in BIO-MM#48, BIO-MM#49, and BIO-MM#50. No incidental take permit is proposed for golden eagle, a fully protected species. The mitigation measure identified by commenter is not specified and is unclear, but the required mitigation (BIO-MM#48) specifies pre-construction surveys for golden eagles.

### **1678-2281**

Commenter misunderstands the proposed project and is referred to Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS, which specifies that the number and frequency of trains would pass any given point for no more than a few minutes per day. Impacts referred to by commenter are all assessed in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS.

## Response to Submission 1678 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 23, 2020) - Continued

### 1678-2282

The Authority appreciates the comments on the Draft EIR/EIS but disagrees with the commenter's conclusions. In previous individual comments, the commenter provided specific suggestions regarding biological and aquatic resources. Each of these specific comments is addressed above.

## Submission 1363 (Emma Hansen, Grassland Water District, Grassland Resource Conservation District, May 27, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1363 DETAIL

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 6/12/2020  
**Submission Date :** 5/27/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** Emma  
**Last Name :** Hansen

#### Stakeholder Comments/Issues :

MS. HANSEN: Well, thank you. My name is Emma Hansen, E-M-M-A H-A-N-S-E-N. And I am calling in today on behalf of the Grassland Water District and the Grassland Resource Conservation District.

MR. GOLDMAN: Yes. Please go ahead and share your comment. Thank you.

1363-183

MS. HANSEN: Okay. Yesterday, we submitted a written request that the High-Speed Rail Authority extend the public review and comment period for the Draft Environmental Impact Report and Environmental Impact Statement for the San Jose to Merced Section of the project. We would like to request at least 30 additional days to effectively review and comment on the report.

Per the CEQA guidelines, all documents referred to in the environmental review document must be made available to the public. Although the Authority was intending to make these documents available at public libraries and offices, unfortunately, those facilities have remained closed due to the COVID-19 pandemic.

In addition with restricted access to documents, the Grassland Districts and the general public are facing a lack of access to their standard work offices, printers, and internet services. For those reasons, we are unable to fully evaluate and comment on the analysis of the project's conclusions and impacts in the limited time provided.

We are all living through strange times and it would be extremely helpful for our districts and many others if the Authority could extend the public comment period by at least 30 days.

Thank you.

## Response to Submission 1363 (Emma Hansen, Grassland Water District, Grassland Resource Conservation District, May 27, 2020)

### 1363-183

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-1: Public Outreach.



## Submission 1364 (Ricardo Ortega, Grassland Water District, Grassland Resource Conservation District, May 27, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1364 DETAIL

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 6/12/2020  
**Submission Date :** 5/27/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** Ricardo  
**Last Name :** Ortega

#### Stakeholder Comments/Issues :

MR. ORTEGA: Great. Thank you. My name is Ricardo Ortega, R-I-C-A-R-D-O O-R-T-E-G-A. And I'm the General Manager at the Grassland Water District and Research Conservation District.

MR. GOLDMAN: Please proceed with your comment.

- 1364-166 | MR. ORTEGA: Great. In addition to requesting a 30-day extension of the public comment period, I wanted to express four of our primary concerns about the EIR/EIS.
- 1364-167 | First, the Authority continues to use the National Audubon Society's designation of an Important Bird Area instead of the larger Grassland Ecological Area boundary which is recognized under international treaty and the Merced County General Plan. It is also coterminous with the Grassland Wildlife Management Area boundary that was set, established by congress, to direct the U.S. Fish and Wildlife Service to acquire conservation easement.
- We object to the use of the smaller boundary designation adopted by the Audubon Society. The result is more impacts near the Volta Wildlife Area, which is a very important part of the Grassland Ecological Area. It is arbitrary, inaccurate, and not in the spirit of the prior promises made by the High-Speed Rail Authority.
- 1364-168 | Second, we are alarmed to see that the prior commitment to preserve 10,000 acres in and around the grassland Ecological Area is not mentioned in this EIR/EIS.
- We worked with the Authority staff and consultants for over two years to better define this mitigation approach and have always been concerned about the Authority's lack of planning and establishment of the pathway forward towards achieving this commitment. Omitting this from the EIS/EIR altogether is very concerning.
- 1364-169 | Third, while we appreciate the Authority working with us to develop a plan for a sound reduction enclosure to protect the wildlife and the grasslands. The commitment is not as protective or as mandatory as it should be. The Authority does not have a good track record of meeting its mitigation commitments and we need something much more definitive to achieve protections for wildlife and the grasslands.
- 1364-170 | Fourth, the concerns of the California Department of Fish and Wildlife regarding impacts on hunting and habitat and public use in the Volta Wildlife Area, Los Banos Wildlife Area, and nearby state conservation easements are not being heard. We urge the Authority to not -- the Authority not to continue to ignore the concerns CDFW has raised related to the impacts through this alignment.

## Response to Submission 1364 (Ricardo Ortega, Grassland Water District, Grassland Resource Conservation District, May 27, 2020)

### 1364-166

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-1: Public Outreach.

### 1364-167

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-4: Grasslands Ecological Area Boundary.

### 1364-168

The Authority acknowledges the commitments made in the 2008 San Francisco Bay Area (Bay Area) to Central Valley High-Speed Train (HST) Program Final Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (EIR/EIS) (Authority and FRA 2008, as cited in Chapter 1, Project Purpose, Need, and Objectives, of the Draft EIR/EIS). We have continued to advance our planning to meet these commitments as well as the project-specific mitigation requirements for the San Jose to Merced Project Section in the most efficient and cost-effective manner possible. As noted in BIO-MM#10, the Authority is committed to preparing an HMP. As also noted in this mitigation measure, "Mitigation implemented under this measure would be consistent with and would help advance mitigation commitments at the program level, including mitigation intended to address impacts in the GEA." To clarify that the Authority remains committed to the mitigation commitments intended to address impacts in the GEA described in the 2008 EIR/EIS, a new mitigation measure has been added to the Final EIR/EIS. New measure BIO-MM#P1: Provide Compensatory Mitigation for Impacts to the Grassland Ecological Area, provides additional detail regarding the 10,000-acre commitment and how the commitments will be implemented in conjunction with the other compensatory habitat mitigation measures set forth in the Draft EIR/EIS. In summary, the Authority is continuing to work towards all commitments in good faith and considering the specific conservation goals and objectives within the GEA and surrounding region.

### 1364-169

The Authority respectfully disagrees with the commenter's assertion that the sound reduction enclosure is not as protective or mandatory as it should be. BIO-MM#80 in the Draft EIR/EIS is specific and requires the authority to enclose the train's operating envelope and OCS for approximately 3.4 miles in the GEA IBA using an enclosure designed to provide a minimum of 10 dBA attenuation of sound generated by HSR operations. This is a substantial (and costly) mandatory commitment by the Authority to reduce effects in the GEA. While the Authority believes this mitigation commitment will substantially reduce effects within the GEA, and the feasibility of the measure has been vetted, BIO-MM#80 also includes a provision for additional compensatory mitigation if residual noise cannot be reduced to below specified thresholds. Collectively, the Authority believes the mitigation is definitive and achieves the protections necessary for wildlife within the GEA.

### 1364-170

Comment noted. CDFW provided comments on the Draft EIR/EIS, including comments about hunting and habitat and public use in the Volta Wildlife Area, Los Banos Wildlife Area, and nearby state conservation easements, and the Authority has provided responses. Please see individual responses to submission SJM-2070 for responses to specific issues raised by CDFW.

## Submission 1672 (Christine Duymich, Monterey Bay Air Resources District, June 23, 2020)



24580 Silver Cloud Court  
Monterey, CA 93940  
PHONE: (831) 647-9411 • FAX: (831) 647-8911

June 23, 2020

California High-Speed Rail Authority  
Attn: San Jose to Merced: Draft EIR/EIS  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113

Email: [San\\_Jose\\_Merced@hsr.ca.gov](mailto:San_Jose_Merced@hsr.ca.gov)

SUBJECT: San Jose to Merced: Draft EIR/EIS

Hello,

Thank you for providing the Monterey Bay Air Resources District (Air District) with the opportunity to comment on the San Jose to Merced: Draft EIR/EIS. The Air District has reviewed the document and has the following comments:

**Air Quality/Greenhouse Gas Emissions:**

• **PM 10 - Construction Dust:** (Sections 3.3 and 3.3.9)

The Air District appreciates the Authority's employment of dust control plans during construction phases of grading, excavating or boring operations. Regardless of these measures, it is understood that Alternatives 1,2 and 4 would result in a temporary impact on air quality during construction due to increased PM 10 emissions which would exceed MBARD's significance threshold. Should the Authority opt for Alternative 1,2 or 4, please contact David Frisbey, Planning and Air Monitoring Manager at (831) 647-9411 or [dfrisbey@mbard.org](mailto:dfrisbey@mbard.org) to discuss mitigation measure offsets.

• **Construction Equipment:** (Section 3.3.9.1)

The Air District is pleased with the Authority's employment of Tier 4 construction equipment and renewable diesel.

**Transportation:**

• **Chapter 17: Transportation:**

- MBARD recommends that the project include publically available dual post Level 2 and/or DC fast charge stations within the project site.
- Consider the installation of Adaptive Traffic Control Systems (ACTS) and roundabouts at intersections affected by the project to further reduce traffic congestion and related emissions.

**Permits:**

• **Portable Equipment:**

The Air District permits to operate, or statewide portable equipment registration, may be required for portable and/or auxiliary equipment such as engine generator sets and compressors. Please make sure to contact the Air District's Engineering Division at (831) 647-9411 to discuss if a Portable Registration is necessary for any portable equipment planned to be utilized for this project.

• **Demolition, Grading and Trenching Activities (pg. 3.3-75):**

If any asbestos piping or asbestos material are uncovered as part of building demolition, earth moving and/or trenching during any part of the project in San Benito County, Air District rules may apply. Notification to the Air District is required at least ten days prior to renovation or demolition activities. Air District Rule 424 National Emissions Standards for Hazardous Air Pollutants can be found online at <https://www.arb.ca.gov/drdb/mbu/cur.htm>. Please contact Shawn Boyle or Cindy Searson at (831) 647-9411 for more information regarding these rules.

The Air District appreciates the level of detail and analysis provided in the Draft EIR/EIS. Should you have any questions, please contact me at (831) 647-9411 or [cduymich@mbard.org](mailto:cduymich@mbard.org).

Best Regards,

Christine Duymich  
Air Quality Planner II

cc: David Frisbey  
Shawn Boyle  
Cindy Searson

Richard A. Stedman, Air Pollution Control Officer

Richard A. Stedman, Air Pollution Control Officer

## Response to Submission 1672 (Christine Duymich, Monterey Bay Air Resources District, June 23, 2020)

### 1672-2113

Refinements were made to the particulate matter mass emissions inventory in the Final EIR/EIS to more comprehensively capture emissions reductions that would be achieved through implementation of AQ-IAMF#1: Fugitive Dust Emissions. The revised emissions analysis demonstrates that none of the project alternatives would result in construction emissions above MBARD's PM10 threshold. Accordingly, Impact AQ#2 would be less than significant for all project alternatives and emissions offsets in the MBARD are no longer required or identified as mitigation in the Final EIR/EIS. Please refer to Impact AQ#2 in the Final EIR/EIS.

### 1672-2114

Comment noted. Thank you.

### 1672-2115

The comment does not indicate any specific concern regarding any of the conclusions in the Draft EIR/EIS. In future phases of design, it is likely that the project would include electric vehicle charging stations within its parking lots. The equipment would be designed to meet the latest facility standards at the time of design and installation. Additional information regarding the Authority's sustainability plans and policies are available at the following locations:

[https://hsr.ca.gov/wp-content/uploads/2021/04/Sustainability\\_signed\\_policy.pdf](https://hsr.ca.gov/wp-content/uploads/2021/04/Sustainability_signed_policy.pdf)

[https://hsr.ca.gov/wp-content/uploads/docs/programs/green\\_practices/sustainability/Sustainability\\_implementation\\_plan\\_SUMMARY.pdf](https://hsr.ca.gov/wp-content/uploads/docs/programs/green_practices/sustainability/Sustainability_implementation_plan_SUMMARY.pdf)

### 1672-2116

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-1: Site-Specific Mitigation for Traffic Impacts.

The comment recommended that the Draft EIR/EIS should consider the installation of adaptive traffic control systems and roundabouts at intersections affected by the project. Please refer to Mitigation Measure TR-MM#1 in Section 3.2, Transportation, of the Final EIR/EIS for a discussion of the site-specific mitigation identified for the NEPA LOS effects. While adaptive traffic control and roundabouts were considered as potential mitigation for project intersection effects, physical improvements other than these modifications were identified to mitigate the identified NEPA LOS effects.

### 1672-2117

The comment noted that the project is subject to air district permits. Please refer to Section 3.3.2.3, Regional and Local, of the Draft EIR/EIS for a statement on air district rules applicable to the project. This section of the Draft EIR/EIS refers readers to the Air Quality and Greenhouse Gases Technical Report (Draft EIR/EIS Volume 2, Appendix 3.3-A). Section 3.3.1.2, Monterey Bay Air Resources District, of the Air Quality and Greenhouse Gases Technical Report discloses that the project would be subject to Rule 200 and may require District permits.

### 1672-2118

The comment noted that the project is subject to Rule 424. Please refer to Section 3.3.2.3, Regional and Local, of the Draft EIR/EIS for a statement on air district rules applicable to the project. This section of the Draft EIR/EIS refers readers to the Air Quality and Greenhouse Gases Technical Report (Draft EIR/EIS Volume 2, Appendix 3.3-A). Section 3.3.1.2, Monterey Bay Air Resources District, of the Air Quality and Greenhouse Gases Technical Report discloses that the project would be subject to Rule 424.



## Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020)



**MORGAN HILL UNIFIED SCHOOL DISTRICT**  
16800 CONCORD CIRCLE • MORGAN HILL, CA 95037 • (408) 201-6023

June 22, 2020

VIA E-MAIL (SAN.JOSE\_MERCED@HSR.CA.GOV) & USPS

San Jose to Merced Project Section: Draft EIR/EIS  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113

Re: Comments on the Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement for the High-Speed Rail Project – San Jose to Merced Project Section

Dear Madam or Sir:

The Morgan Hill Unified School District (“District”) hereby submits the following comments on the Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (“Draft EIR/S”) pursuant to the California Environmental Quality Act (“CEQA”) and the National Environmental Policy Act (“NEPA”) for the California High Speed Rail Authority’s (“Authority”) California High-Speed Rail Project – San Jose to Merced Project Section (“Project”). Specifically, this letter provides the District’s comments on the Project’s Draft EIR/S and identifies the need for further analysis and/or mitigation in the areas of air quality, land use, public services, and traffic and parking. As a result, the Draft EIR/S needs revision and recirculation to disclose the significant new information to the public and allow comment on such new information before certifying a final EIR/S.

The public has entrusted the District with providing its students with a high-quality education, which includes insuring that its students have adequate facilities, are safe, and not significantly or cumulatively impacted by development. The District instructs approximately 8,500 students at its six elementary, two elementary/middle, one dual immersion magnet, two middle, two comprehensive high, one continuation high, and community adult public schools. Four schools appear to be most affected by this Project: Charter School of Morgan Hill, Central High School, San Marin/Gwinn Elementary School, and Adult Education School. The Project’s proximity to and effects on these schools raises concerns that the construction and operation of the Project will adversely affect the learning environment at these schools, delay school buses and student drop-off and pick-up, which was either not addressed in the Draft EIR/S or inadequately analyzed. These impacts need to be fully analyzed and mitigated to ensure the safety, public education, and use of our schools is not significantly or adversely impacted.

HSR EIR/EIS  
Page 1

Although this letter is technical in nature due to the subject matter, the District wishes to emphasize that its comments are meant to help the Authority fully analyze and mitigate the potential impacts to the District’s schools—not to be critical or confrontational. Instead, the District wishes to continue cooperating and collaborating with the Authority to ensure the continued educational success in the District.

**1. EIR TYPE.**

In Section S.2 of the Executive Summary, the Draft EIR/S claims to be a project-level EIR/S because it evaluates proposed alignments and stations in site-specific detail to provide a complete assessment of the direct, indirect, and cumulative impacts of the proposed project. (Draft EIR/S, p. s-5.) Despite being a site-specific analysis, in many instances, the Draft EIR/S still advances the mitigation measures approved of in the 2005 Final Program EIR/EIS for the Proposed California High-Speed Train System that defers mitigation measures and plans out until construction. (*Id.* pp. 3.3-75 [contractor to prepare Construction Management Plan to avoid and minimize asbestos emissions], 3.4-115 [contractor to prepare a Noise-Monitoring Program and Noise Control Plan prior to construction], 3.11-40 [contractor to prepare a Construction Safety Transportation Management Plan to maintain emergency vehicle access during construction], 3.11-49 [contractor would create a Construction Access Plan for transporting construction materials and equipment], p. 3.11-83 [Emergency Vehicle Priority Treatment Plan would be developed for at-grade crossings that would increase emergency response by 30 seconds or more], 3.12-38 [contractor would prepare a Construction Transportation Plan to maintain access to public facilities], p. 3.12-59 [Fugitive Dust Control Plan to control construction dust emissions], p. 3.15- [contractor to prepare a restoration plan for replanting trees and vegetation].) Yet, the Draft EIR/S does not explain why these mitigation measures must continue to be deferred. Armed with site-specific knowledge of the Project, the Draft EIR/S cannot continue to rely on deferred mitigation measures and must formulate concrete, enforceable mitigation measures to ensure significant impacts will be mitigated to less than significant.

**2. AIR QUALITY.**

The District’s expert, PlaceWorks, has evaluated the Draft EIR/S’ impact analyses on air quality. PlaceWorks’ Memorandum is attached as **Exhibit “A”** and identifies the following air quality issues. The Draft EIR/S acknowledges that schools are sensitive air receptors. (*Id.* p. 3.3-39.) Even with implementing the mitigation measures from the prior program EIR/S, the Project’s construction would still cause significant Volatile Organic Compound (“VOC”) and nitrogen oxide (NOx) emission impacts. (*Id.* pp. 3.3-50 and 3.3-53.) The Preferred Alternative 4 would create the greatest emission impacts due to the construction of the embankment. (*Id.* p. 3.3-53.) Additionally, Alternatives 1, 2, and 4 would cause significant PM<sub>10</sub> impacts. (*Id.* p. 3.3-54.)

The Draft EIR/S discloses that short-term exposures to NO<sub>2</sub> above CAAQS and NAAQS can aggravate respiratory diseases (e.g., asthma) or coughing and wheezing. (*Id.* p. 3.3-62.) It further notes that the main health effects of PM exposure above CAAQS and NAAQS are irritation of airways, decreased lung function, irregular heartbeat, nonfatal heart attacks, and premature death. (*Ibid.*) Tables 3.3-15, 3.3-16, 3.3-17, and 3.3-18 of the Draft EIR/S show that the construction of

HSR EIR/EIS  
Page 2

## Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020) - Continued

1858-663 | the Morgan Hill and Gilroy Subsection of the Project will cause exposures to NO<sub>2</sub>, PM<sub>2.5</sub>, and PM<sub>10</sub> well above CAAQS and NAAQS. (*Id.* pp. 3.3-63 through 3.3-70.) The Draft EIR/S concludes that even with the program EIR/S mitigation measures, the NO<sub>2</sub> and PM emissions would remain significant and unavoidable and that no other mitigation measures are available. (*Id.* p.3.3-71.)

1858-664 | The Draft EIR/S is not entirely honest about the health effects from NO<sub>2</sub> exposure. What the Draft EIR/S does not do is disclose that children are more susceptible to NO<sub>2</sub> than adults:

“Infants and children are particularly at risk because they have disproportionately higher exposure to NO<sub>2</sub> than adults due to their greater breathing rate for their body weight and their typically greater outdoor exposure duration. Several studies have shown that long-term NO<sub>2</sub> exposure during childhood, the period of rapid lung growth, can lead to smaller lungs at maturity in children with higher compared to lower levels of exposure. In addition, children with asthma have a greater degree of airway responsiveness compared with adult asthmatics. In adults, the greatest risk is to people who have chronic respiratory diseases, such as asthma and chronic obstructive pulmonary disease.” (<https://ww2.arb.ca.gov/resources/nitrogen-dioxide-and-health>)

This information is required in a revised Draft EIR/S that is recirculated for public comment.

1858-665 | Also missing from the Draft EIR/S is a prediction of the extent of the health impacts from these significant emissions. The Draft EIR/S tries to side-step the issue by claiming that it is not technically feasible to perform a quantitative analysis of regional emission sources. (*Id.* p. 3.3-25.) However, the Draft EIR/S is silent when it comes to the point source emissions from construction of the Project itself. How many students, faculty, staff, and parents are expected to experience these health impacts caused by the Project? What is the anticipated severity of the health impacts that our students, faculty, staff, and parents are expected to endure by the construction of the Project? These questions must be answered in a revised Draft EIR/S that is recirculated for public comment.

1858-666 | Per Education Code section 17213, a school shall not be located where, “The health risks from the facilities or other pollution sources do not and will not constitute an actual or potential endangerment of public health to persons who would attend or be employed at the school.” (*Id.* § 17213(c)(2)(B).) For health risks from air pollution, Education Code section 17213(b) instructs that sources of Toxic Air Contaminants (“TAC”) within one-fourth mile of a school requires direct analysis. “‘Hazardous air emissions’ means emissions into the ambient air of air contaminants that have been identified as a toxic air contaminant by the State Air Resources Board or by the air pollution control officer for the jurisdiction in which the project is located.” (*Id.* § 17213(d)(1).) Particulate emissions from diesel-fueled engines (“DPM”) is identified as TAC. (<https://ww2.arb.ca.gov/resources/documents/carb-identified-toxic-air-contaminants>) The Draft EIR/S acknowledges that DPM is a TAC. (*Id.* pp. 3.3-2 and 3.3-7.) DPM emissions make up parts of PM<sub>2.5</sub> and PM<sub>10</sub>. Unfortunately, the Draft EIR/S does not separately identify the expected levels of DPM at the District’s schools. Even more concerning is that the construction Health Risk Assessment that was performed only evaluated residential receptors. “Health risk calculations were also performed to evaluate the incremental cancer risks and acute and chronic noncancer

1858-666 | health effects on residential receptors located near the construction work areas.” (Draft EIS/R, Appendix E: Localized Impacts from Construction, p. E-3.) Nowhere does Appendix E even mention the word, “school.”

1858-667 | Given that Barrett Elementary School, Central High School, Charter School of Morgan Hill, and San Marin/Gwinn Elementary School are within one-fourth mile of the Project, the Authority must evaluate impact of DPM upon these schools, and if that impact is significant, the Authority must provide mitigation measures to the impacted schools during Project construction to include at least temporary HVAC systems with appropriate MERV rated filters for the school buildings. Please note that gymnasiums at Live Oak High School, San Martin/Gwinn K-8 School, and Britton Middle School do not have air conditioning, so if air filtering is required for these gymnasiums, the Authority would have provide air conditioning as well.

1858-668 | The Draft EIR/S concludes, “Changes in on-road vehicle operation associated with project operations would not contribute to new or worsened violations of health-protective NAAQS. As such, localized changes in PM emissions from on-road vehicles would not be expected to contribute a significant level of air pollution such that individuals would be exposed to substantial PM concentrations. Therefore, CEQA does not require mitigation.” (*Id.* p. 3.3-90.) These conclusions are illogical. It is undisputed that Project would cause vehicle trip delays due to closed intersections during train passing. This trip delay will cause parents taking their children to school and other drivers to seek alternative routes to avoid the crossing delays, thereby increasing their VMT. The lengthening of vehicle trips will, in turn, increase air pollution. The Draft EIR/S must include an analysis of the anticipated lengthening of vehicle trips and determine the extent of additional air pollution before concluding that the air quality impact from Project operations would be less than significant.

1858-669 | PlaceWorks notes that the Greenhouse Gas Emissions analysis in the Draft EIR/S is based on outdated and unreliable data. (Ex. “A”, p. 3.) In order to accurately understand the Project’s effect on greenhouse gas emissions, the Draft EIR/S requires revision and recirculation.

### 3. LAND USE CONSISTENCY.

1858-670 | A requirement of CEQA is to evaluate the consistency of a project with land use plans, codes, regulations, ordinances, and guidance and policy documents. and report on the Project’s consistency with these. Only in Appendix 3.4, Noise and Vibration Technical Report does it disclose that under the Morgan Hill Municipal Code section 8.28.040, it is unlawful to create “any excessive noise on any street adjacent to any school ... while the same is in use ... which noise unreasonably interferes with the works of such institution...” (Appendix 3.4-A: Noise and Vibration Technical Report, p. 3-12.) There is no evaluation of this municipal code or consistency determination on it in the Draft EIR/S. Additionally, section 8.28.040(N)(2) of the Morgan Hill Municipal Code states that horns cannot be “unreasonably loud or harsh...” Given that noise is an environmental impact, the Authority must evaluate the Project’s consistency with Morgan Hill’s noise ordinances and mitigate excessive noise generated by the Project on the District’s schools, which is inconsistent with the Morgan Hill Municipal Code.

## Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020) - Continued

## 4. NOISE &amp; VIBRATION.

1858-671 | The Draft EIR/S discloses schools are sensitive noise receptors. (*Id.* § 3.4.1.1, p. 3.4-2.) The Draft EIR/S goes on to disclose that the Project will cause thousands of significant noise impacts with the preferred Alternative 4 causing the most. (*Id.* pp. S-58, Table 3.4-16, p. 3.4-41, Table 3.4-17 p. 3.4-42.) As highlighted by PlaceWorks, it is disturbing that the noise monitoring is stale (in some cases over 10 years old) and that the Draft EIR/S fails to specifically identify which properties these significant noise impacts will occur and instead relies on high-level maps to identify a general area where these significant noise impacts will occur. (Ex. “A”, p. 3; Draft EIR/S Figure 3.4-10, p. 3.4-46.) This is unacceptable. The Draft EIR/S must identify the specific properties (e.g., the District’s schools) where these numerous significant noise impacts will occur to properly understand the full impacts of the Project.

1858-672 | Despite there being a smattering of noise monitoring sites used to analyze the ambient noise along the alignment, none of the sites are proximate to any of the Morgan Hill schools either directly adjacent to the Project or close by. (Draft EIR, Table 3.4-11, p. 3.4-26; Ex. “A”, pp. 4-5.) Additionally, the Draft EIR/S provides no direct analysis of noise impacts on any specific sensitive noise receptor schools. For the Morgan Hill and Gilroy Subsection, the Draft EIR/S states, “The closest school is approximately 145 feet from the existing railway line.” (Draft EIR/S, p. 3.4-30.) This begs the question, “Which one?” Further, this is incorrect. The District’s Adult Education School is closer than 145 feet.

1858-673 | The Draft EIR/S employs mitigation measure NV-MM#1: Construction Noise Mitigation Measures to have the construction contractor to create a noise-monitoring program for only the Authority to approve. (*Id.* p. 3.5-79.) This noise-monitoring program is only required to reduce construction noise to 80 dBA  $L_{eq}$  (8 hr.) for daytime residential, 85 dBA  $L_{eq}$  (8 hr.) for commercial, and 90 dBA  $L_{eq}$  (8 hr.) for industrial. (*Ibid.*) This is wholly inadequate for schools. (Ex. “A”, p. 6.) Further, California’s land use compatibility guidelines show that anything above 70 dB is unacceptable. (*Id.* Figure 3.4-3, p. 3.4-8.) The California Department of Education’s School Site Selection and Approval Guide, background noise in a classroom should not exceed 30 decibels. (<https://www.cde.ca.gov/ls/fa/sf/schoolsiteguide.asp#Noise>.) CDE’s Guide explains that the California Department of Transportation considers noise at 50 decibels in the vicinity of schools to bet the point at which it will take correct action for noise generated by freeways. (*Ibid.*) See also Streets and Highways Code section 216(c):

“If the noise level produced from the freeway traffic, or the construction of the freeway, exceeds 55dBA, L10, or 52dBA, Leq., the department shall undertake a noise abatement program in any classroom, library, multipurpose room, or space used for pupil personnel services to reduce the freeway traffic noise level therein to 55dBA, L10, or 52dBA, Leq., or less, by, measures including, but not limited to, installing acoustical materials, eliminating windows, installing air-conditioning, or constructing sound baffle structures.”

1858-674 | CDE’s Guide recognizes that the American Speech-Language-Hearing Association guidelines recommend that in classrooms sounds dissipate in 0.4 seconds or less (and not reverberate) and that background noise not rise above 30 decibels. Further, PlaceWorks has explained that the World Health Organization’s guidelines set maximum background classroom noise at 35 dBA and typical classroom attenuation is approximately 25 dBA. (Ex. “A”, p. 6.) On this, PlaceWorks

HSR EIR/EIS  
Page 5

1858-674 | opines that the significant noise threshold at a classroom’s façade is 60 dBA. (*Ibid.*) Unfortunately, without noise impact analyses on the District’s specific schools being included in the Draft EIR/S, the severity of the Project’s noise impacts on the District’s schools are far from being fully disclosed or understood.

1858-675 | The Draft EIR/S considers startle effect of the Project and concludes that because the HSR right-of-way will be fenced off from the public, there would be no significant startle effect. (*Id.* p. 3.4-60.) But the EIR/S did not consider the startle effect on special needs children. In fact, the Draft EIR/S does not consider any noise and vibration sensitivity of special education students being taught in Barrett Elementary School, Charter School of Morgan Hill, Central High School, of San Marin/Gwinn Elementary School. The District’s Special Education Director has provided key information on the sensitivity of special education students that draws for her experience and training. A copy of the District’s Special Education Director, Dr. Rebecca O’Brien’s letter is attached hereto as **Exhibit “B”**. Therein, she explains that it well understood in the special education world that students with autism and other disabilities are extremely sensitive and disturbed by train horns and other types of noise and vibration that the Project will generate and impose upon these students.

1858-676 | Additionally, the Executive Director of Charter School of Morgan Hill, Paige Cisewski, reports that existing train noise already disrupts their learning environment. A copy of her letter is attached hereto as **Exhibit “C”**. Thus, the Project’s addition of numerous high-speed trains that incessantly blow their horns will only exacerbate the disruptions to children’s learning at Charter School of Morgan Hill. Thus, a specific noise and vibration impact analysis has been done on Charter School of Morgan Hill and the District’s other schools, be reported in a revised Draft EIR/S that includes appropriate and enforceable noise and vibration mitigation measures to reduce the Project’s disruptions to less than significant, and recirculated for public comment.

1858-677 | The Draft EIR/S concludes that operational noise impacts would be significant and severe—noting that HSR horns are the main culprit. (*Id.* p. 3.4-43.) If the severe noise and vibration impacts to the District’s schools render them unusable for general public schooling, then the Authority must adopt mitigation measures to secure new school site and fund the movement of those schools to acceptable locations.

1858-678 | In mitigation measure NV-MM#3: Implement Proposed California High-Speed Rail Project Noise Mitigation Guidelines, it identifies the use of noise barriers and building sound insulation, but says, “the Authority would consider providing sound insulation as a potential additional mitigation measure on a case-by-case basis.” (*Id.* p. 3.4-82.) The Authority must commit to providing impacted District’s schools with barriers and insulation that are compatible with, and not interfere, with the school’s educational programs. (Ex. “A”, p. 6.) We suggest that the Authority amend these mitigation measures to commit them to the District’s schools and coordination with the District on their implementation. If these mitigation measures are not effective, the third mitigation measure of noise easements would be completely ineffective for schools. (See Draft EIR/S, p. 3.4-82.) In such a circumstance, the Authority would need to fund movement of the school.

HSR EIR/EIS  
Page 6

## Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020) - Continued

1858-679

Given the extensive and severe noise impacts that are expected, the Authority must conduct specific noise and vibration impact analyses on the District's schools. Neither the District nor its students, faculty, and staff should have to tolerate a Project that appears to have such wide sweeping noise and vibration impacts.

### 5. SOCIOECONOMICS AND COMMUNITIES.

1858-680

The Draft EIR/S discloses that construction would be harmful to the District students:

"Those schools within 1,000 feet of construction would be exposed to higher levels of construction noise. Most of the affected schools are in the Morgan Hill and Gilroy Subsection. Severe construction noise could temporarily disrupt children's learning ability and lead to increased stress, which could, in turn, affect children's health." (*Id.* p. 3.12-60.)

The only mitigation proffered is a deferred Construction Management Plan (NV-IAMF#1, SOCIO-IAMF#1) that would include noise controls (noise barriers, combining noisy operations, avoiding impact pile driving) construction phases "to minimize effects on children's health and safety and points the reader to mitigation in the noise section of the Draft EIR/S. (*Ibid.*) This deferred noise mitigation is impermissible under CEQA and NEPA because it does not commit to employing specific mitigation, it does not identify specifically which sensitive receptors would receive the noise mitigation. (Ex. "A", p. 6.) More importantly, the Construction Management Plan does not commit to mitigating the significant noise and vibration impacts to less than significant nor does it identify what the effectiveness of the noise and vibration mitigation would be. (*Ibid.*) Concrete noise and vibration mitigation measures for the District's schools must be identified in a revised Draft EIR/S and disclose how the noise and vibrations would be after mitigation.

1858-681

The Construction Safety Transportation Management Plan (SS-IAMF#1) only requires contractors to coordinate with local jurisdictions for maintain emergency vehicle access. (Draft EIR/S, p. 3.12-60.) Given the Draft EIR/S' disclosure that the District's schools would experience impeded emergency access during construction, the Authority and contract must also coordinate with the District's leadership and individual schools to make sure that emergency access to school is maximized to protect student health and safety. The Draft EIR/S claims that Safe Routes to Schools would be maintained and enhanced. (*Id.* p. 3.12-39.) This is a bare statement without any explanation how Safe Routes to Schools would be maintained and enhanced. The Draft EIR/S needs to be revised with information on how Safe Routes to Schools would be maintained and enhanced and making sure the contractor accomplishes both.

1858-682

The Draft EIR/S claims that implementing deferred mitigation measure AQ-IAMF#1, fugitive dust plan would "control" dust emissions by covering haul truck, cleaning haul trucks and equipment, and suspending dust-generating activities when the average wind speed exceeds 25 mph. (*Id.* p. 3.12-59.) without further analysis or explanation, the Draft EIR/S concludes that dust is not expected to compromise children's health or affect quality of life. (*Ibid.*) What is missing is any analysis showing that the dust control measures would achieve specified reductions in dust levels to less than significant or a commitment to achieve a less than significant level of dust at the District's schools. To mitigate the dust impacts at the District's schools, the Authority must

1858-682

commit to providing dust filtration at the District's schools to reduce the impact to less than significant and to coordinate with the District's schools to ensure dust controls are effective.

1858-683

In the most shocking statement made, the Draft EIR/S states, "The CEQA Guidelines do not include a threshold for impacts on children. Any potential impacts have been reported in the primary analysis for each resource topic. Therefore, CEQA does not require mitigation." (*Id.* p. 3.12-61.) This is absurd. CEQA does not have to specify a threshold for an impact to be significant and subject to CEQA. CEQA absolutely includes children safety. (See CEQA Guidelines, § 15186(a) requiring projects near schools to evaluate hazard material exposure.) Further, case law acknowledges that development impacts on schools is required by CEQA. In *Chawanaakee Unified School Dist. v. County of Madera* (2011) 196 Cal.App.4<sup>th</sup> 1016, 1028-29, the appellate court explained that a project's indirect impacts on schools are "not excused from being considered and mitigated." The appellate court expressly pointed out that construction dust and noise are subject to CEQA review and need to be included in the CEQA document. (*Id.* p. 1029.)

### 6. PUBLIC SERVICES.

1858-684

Police and fire suppression services are key to keeping the District's schools safe, and the Project impedance of these services could significantly impact the safety of District's students. Missing from the Draft EIR/S is any consultation with the Morgan Hill Police Department to determine whether the Project would have a significant impact on police protection services. The Police Department must be consulted, and the results be reported in a revised Draft EIR/S.

1858-685

The Draft EIR/S does not adequately analyze the impact on fire department services because it does not disclose any consultation with the Morgan Hill Fire Department. Furthermore, there is no statement from the Fire Department that it could adequately provide fire protection services to the Project without additional facilities. Thus, the Draft EIR/S's analysis is incomplete and the conclusion that the impact on fire protection services is less than significant is unsupported. The Fire Department must be consulted, and the results reported in a revised Draft EIR/S that is recirculated for public comment.

### 7. RAILROAD SAFETY.

1858-686

As identified by PlaceWorks, a railroad safety study required for all District's schools that are within 1,500 feet of the Project. (Ex. "A", pp. 6-7.) Per Title 5 California Code of Regulations section 14010(d), a school cannot be sited within 1,500 feet of a railroad track easement unless a railroad safety study is conducted that demonstrates that students and staff will be adequately protected. Thus, an unsafe railroad in proximity to the District's schools would be a significant impact. This is especially important considering the energy of a train that derailed at speeds up to 220 miles per hour, and the Draft EIR/S' acknowledgement of pedestrian rail trespass fatalities being the highest in California. (Draft EIR/S, pp. 1-1, 1-27.) The Draft EIR/S acknowledges, "The hazards to schools in the event of an HRS train derailment would include the train colliding with a school structure or people in occupied areas of school property, which could only occur adjacent to the right-of-way and could only occur if train components left the guideway as a result of a derailment incident." (*Id.* p. 3.11-74.) It is common sense that a train derailment at 220 miles per hour would easily leave the guideway and it is foreseeable that it could careen far outside the right-if-way. (Ex. "A", p. 7.) The Draft EIR/S fails to disclose what the true danger zone is and



## Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020) - Continued

1858-686

does not provide a specific analysis for any of the District's schools. Yet, the Draft EIR/S blithely concludes that with some undefined "safety elements" incorporated into the Project design, the safety impact is miraculously reduced to a safe level. (*Id.* p. 3.11-75.) This conclusion is woefully unsupported. (Ex. "A", p. 7.)

1858-687

In addition to analyzing accident and derailment rates, a railroad safety study includes evaluating pedestrian and vehicle safeguards and the presence of high-pressure gas lines near tracts that could rupture with a derailment. (*Ibid.*) None of this was included in the Draft EIR/S.

Accordingly, the Draft EIR/S needs to be revised to include a specific railroad safety study for each school within 1,500 feet of the Project, and if the safety study reveals unsafe conditions, mitigation measures must be developed and proposed to remedy the unsafe conditions in order for the Project's impact on the school be reduced to less than significant. Since these safety studies were not conducted, the Draft EIR/S must be revised and recirculated for public review and comment.

#### 8. EMI & POWER LINES.

1858-688

PlaceWorks notes that per Title 5, California Code of Regulations section 14010(c), a school site must have the following setbacks to power line easements:

- (1) 100 feet from 50-133 kV line;
- (2) 150 feet from a 220-230 kV line; and
- (3) 350 feet from a 500-550 kV line. (Ex. "A", p. 7.)

The Draft EIR/S analyzes the Project's Electromotive Interference ("EMI") along the various alignments and acknowledges that schools are sensitive receptors to EMI. (*Id.* p. 3.5-1.) However, none of the EMI measurement locations include a District school site. (See *Id.* Table 3.5-8, p. 3.5-16, Figure 3.5-3, p. 3.5-19; Ex. "A", p. 7.) The Draft EIR/S does model certain magnetic field strength at Barrett Elementary School, Charter School of Morgan Hill, Central High School, and San Marin/Gwinn Elementary School, but none of these results are compared to the setback requirements under section 14010(c) to determine if the usability of the school sites are significantly impacted by the Project. (*Ibid.*)

1858-689

The Draft EIR/S claims that the Authority is a state agency and therefore is not required to comply with local land use and zoning regulations. (*Id.* p. 3.5-10.) However, environmental review is not predicated on whether particular laws apply to a lead agency. CEQA is concerned with potential environmental impacts without regard to legality. Thus, the Authority is required to evaluate the Project's consistency with local land use and zoning regulations and report that in the Draft EIR/S. That has not been done. Accordingly, the Draft EIR/S must be revised and recirculated for public comment.

#### 9. TRANSPORTATION.

1858-690

Although CEQA no longer considers vehicle delay as a significant impact, a safety analysis is required. The District is concerned with the delay on the bus to automobile drop-off and pick-up activities caused by the Project. The added delay can disrupt the educational day and could

1858-690

contribute to more frequent absences. Such disruptions would detract from the most effective educational program.

1858-691

Drop-off and pick-up traffic at Charter School of Morgan Hill is very congested and will be made worse by the Project. The Executive Director of Charter School Morgan Hill, Paige Cisewski reports that between the hours of 7:45 a.m. to 8:15 a.m. during drop-off and 2:30 p.m. to 3:20 p.m. During the pick-up of 650 students, traffic spills onto Monterey Road a regional highway with a 55-mile speed limit, resulting in dangerous congestion conditions. (See Ex. "C".) Additional delays resulting from construction and operation of the Project would exacerbate the current unsafe conditions with students exiting and entering vehicles. The queue of vehicles creates temporary restrictions to sight lines that exacerbate the safety risk. Therefore, the Draft EIR/S must be revised to include a traffic safety impact analysis on Charter School of Morgan Hill and to apply appropriate enforceable mitigation measures to reduce any found safety impacts to less than significant.

1858-692

Moreover, PlaceWorks notes that VMT decrease claimed in the Draft EIR/S is based on data that is over 15 years old and is no longer reliable. (Ex. "A", p. 1.) Accordingly, the VMT calculations need to be updated in a revised Draft EIR/S that is recirculated.

#### 10. DISTRICT'S ECONOMIC IMPACTS.

1858-693

The Draft EIR/S discloses that the impact to the District's property taxes would amount to \$1,125,832 under Alternative 2 and would be less than one percent loss. (*Id.* Table 3.12-15, p. 3.12-78; Ex. "A", p. 8.) The District disagrees that this annual loss of over 1.7% (=District's annual loss of \$1,125,832 / District's annual operating budget of \$65,394,803 X 100%) of the District's annual revenue would not materially affect school funding. Ex. "A", p. 8.) Such a loss of funding causes the District to reduce education programs for its students and causes needed facility maintenance to be forgone.

#### CONCLUSION.

1858-694

The District desires that the Project's potential significant and cumulative impacts to the students, parents, faculty, and staff of the District's schools are fully analyzed and mitigated. Accordingly, the District respectfully requests that the Draft EIR/S be revised to include those analyses and mitigation measures as set forth herein and recirculated for further public comment.

Thank you for the opportunity to participate in the review process and for your consideration of the above.

Respectfully,



Steve Betando  
Superintendent

cc: Kirsten Perez, Deputy Superintendent and Chief Financial Officer  
Stan M. Barankiewicz II, Orbach Huff Suarez & Henderson LLP

# Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020) - Continued



## MEMORANDUM

DATE June 17, 2020

TO Morgan Hill Unified School District

ADDRESS 15600 Concord Circle  
Morgan Hill, CA 95307

CONTACT Kirsten Perez

FROM Nicole Vermilion, Principal, Air Quality  
Alexis Mena, Senior Associate  
Josh Carman, Senior Associate, Noise  
Steve Bush, PE, Senior Engineer, Health Risk

SUBJECT Comments on the Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement for the California High-Speed Rail – San Jose to Merced Project Section

PROJECT NUMBER MHUS-07

Per your request, PlaceWorks staff including technical experts have reviewed the *Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement for the California High-Speed Rail – San Jose to Merced Project Section*, prepared by the California High-Speed Rail Authority and dated April 2020, and associated technical reports. PlaceWorks provides the following comments below for transportation, air quality and health risk assessment (HRA), greenhouse gases, rail safety, noise, and economic impacts.

### Transportation

As with other section of the Draft EIR/S, key assumptions are obfuscated. This is true of the assumptions for vehicle miles traveled (VMT) reduction, including the number of people using HSR on an average day in 2029 and 2040, and whether these riders drive or fly without HSR, or not travel at all.

The VMT decrease of 20 percent claimed in the Draft EIR/S appears to be based on an outdated report (*California High-Speed Rail Ridership and Revenue Model, Business Plan Model Version 3* (Authority 2016a), which relies on a lot of data from 2005 ([https://www.hsr.ca.gov/docs/about/business\\_plans/2020\\_Business\\_Plan\\_CHSR\\_Ridership\\_and\\_Revenue\\_Model\\_BP\\_Model\\_Ver3\\_Model\\_Doc.pdf](https://www.hsr.ca.gov/docs/about/business_plans/2020_Business_Plan_CHSR_Ridership_and_Revenue_Model_BP_Model_Ver3_Model_Doc.pdf)). These data are 15 years old and can no longer be relied upon. Additional data was also based on another outdated report: *Caltrain Peninsula Corridor Electrification Project (PCEP) EIR* (PCJPB 2015).

1858-695

Furthermore, since most VMT models are based on weekday trips and not annual models, it is not clear if the Draft EIR/S is using the ridership on an “average day” to get annual VMT reductions or if peak ridership (e.g., Summer, Spring Break, Winter vacation trips on HSR) are considered.

Since traffic models are typically not weighted to vacation or peak travel times and are weighted on socio-economic trips associated with home-to-work, retail trips, etc. Therefore, the high utilization by 2040 assumption and associated VMT reductions are not conservative and overexaggerated.

1858-696

### Air Quality and Health Risk Assessment

As detailed above under *Transportation*, the VMT decrease of 20 percent claimed in the Draft EIR/S is based on outdated and unreliable data. The high utilization by 2040 assumption and associated VMT reductions are not conservative and overexaggerated and, therefore, the associated operational air quality emission reductions are unsubstantiated and should be recalculated.

1858-697

The Draft EIR/S acknowledges that schools are sensitive air receptors. (*Id.* p. 3.3-39.) Even with implementing the mitigation measures from the prior program EIR/S, the Project’s construction would still cause significant Volatile Organic Compound (“VOC”) and nitrogen oxide (NOx) emission impacts. (*Id.* pp. 3.3-50 and 3.3-53.) The Preferred Alternative 4 would create the greatest emission impacts due to the construction of the embankment. (*Id.* p. 3.3-53.) These exceedances could conflict with applicable air quality plans. (*Id.* p. 3.3-62.)

1858-698

The Draft EIR/S discloses that short-term exposures to NO<sub>2</sub> above CAAQS and NAAQS can aggravate respiratory diseases (e.g., asthma) or coughing and wheezing. (*Id.* p. 3.3-62.) It further notes that the main health effects of PM exposure above CAAQS and NAAQS are irritation of airways, decreased lung function, irregular heartbeat, nonfatal heart attacks, and premature death. (*Ibid.*) Tables 3.3-15, 3.3-16, 3.3-17, and 3.3-18 of the Draft EIR/S show that the construction of the Morgan Hill and Gilroy Subsection of the Project will cause exposures to NO<sub>2</sub>, PM<sub>2.5</sub>, and PM<sub>10</sub> well above CAAQS and NAAQS. (*Id.* pp. 3.3-63 through 3.3-70.) The Draft EIR/S concludes that even with the program EIR/S mitigation measures, the NO<sub>2</sub> and PM emissions would remain significant and unavoidable and that no other mitigation measures are available. (*Id.* p.3.3-71.)

The Draft EIR/S does not s disclose that children are more susceptible to NO<sub>2</sub> than adults:

“Infants and children are particularly at risk because they have disproportionately higher exposure to NO<sub>2</sub> than adults due to their greater breathing rate for their body weight and their typically greater outdoor exposure duration. Several studies have shown that long-term NO<sub>2</sub> exposure during childhood, the period of rapid lung growth, can lead to smaller lungs at maturity in children with higher compared to lower levels of exposure. In addition, children with asthma have a greater degree of airway responsiveness compared with adult asthmatics. In adults, the greatest risk is to people who have chronic respiratory diseases, such as asthma and chronic obstructive pulmonary disease.” (<https://ww2.arb.ca.gov/resources/nitrogen-dioxide-and-health>)

This information should be included in a revised Draft EIR/S that is recirculated for public comment.

1858-699

The air dispersion model (AERMOD) output files and risk calculation files (HARP, Risk Assessment Standalone Tool [RAST]) are requested to be made available to adequately review the HRA. Reviewing the air dispersion model and risk calculation output files is necessary to determine whether receptor locations were modeled near District schools and what parameters were used for the cancer risk calculations. In particular, the Draft EIR/S did not adequately clarify how risks were calculated from construction activities based on annual

## Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020) - Continued



1858-699	output construction emissions, and how the appropriate age sensitivity factors were applied based on the construction schedule and exposure durations.
1858-700	The Draft EIR/S acknowledges that DPM is a TAC. ( <i>Id.</i> pp. 3.3-2 and 3.3-7.) The Draft EIR/S includes risk determinations for residential receptors proximate to construction activities and operational emission sources (Draft EIR/S, Section 3.3, Tables 3.3-19 and -20, Tables 3.3-26 and -27). However, the Draft EIR/S does not include health risk values for other sensitive receptors types (e.g., schools, day cares, senior living residences). The Draft EIR/S should include a discussion of how these determined residential health risks relate to risks at other sensitive receptors.
1858-701	Given that Barrett Elementary School, Central High School, Charter School of Morgan Hill, Lewis Britton Middle School, and San Marin/Gwinn Elementary School are within 1,000 feet of the Project, the Authority must evaluate impact of DPM upon these schools, and if that impact is significant, the Authority must provide mitigation measures to the impacted schools during Project construction.
1858-702	<b>Greenhouse Gas Emissions</b> As detailed above under <i>Transportation</i> , the VMT decrease of 20 percent claimed in the Draft EIR/S is based on outdated and unreliable data. The high utilization by 2040 assumption and associated VMT reductions are not conservative and overexaggerated and, therefore, the associated operational GHG emission reductions are unsubstantiated and should be recalculated.
1858-703	The BAAQMD recommends the following construction GHG best management practices: 1) using alternative fueled (e.g., biodiesel, electric) construction vehicles/equipment of at least 15 percent of the fleet; 2) using local building materials of at least 10 percent; and 3) recycling or reusing at least 50 percent of construction waste and demolition materials. The Draft EIR/S should be revised to include these measures to the degree feasible.
1858-704	<b>Noise and Vibration</b> As with other sections of the Draft EIR/S, the noise and vibration section and supporting documents obfuscates project impacts and assumptions. Impacts to nearby sensitive receptors are summarized using small scale figures without aerial background (which would show landmarks) and with few labeled roadways (Figures 3.4-10, 3.4-15, 3.4-18, and 3.4-21 for example). Moderate and severe impacts are represented by an indistinguishable clustering of red and yellow dots. Figures 2-36, 2-53, 2-58, 2-61, and 2-64 in <i>Alternatives</i> present few labeled roadways on a grey background, making it difficult for the public to visually understand the location and extent of the proposed project alternatives. For the Morgan Hill and Gilroy Subsection, the Draft EIR/S states, “the closest school is approximately 145 feet from the existing railway line.” ( <i>Id.</i> p. 3.4-30.). However, it is unclear if this is the Gilroy Preparatory School described in the next paragraph or some other school in Morgan Hill. Furthermore, this statement is incorrect as the Morgan Hill Community Adult School located at 17960 Monterey Road is immediately adjacent to the proposed Alternatives 2 and 4 alignment, and an active outdoor use area is located within 50 feet.
1858-705	According to the Noise and Vibration Technical Report Table 5-11 (p. 5-44), the Palm Avenue to Tilton Avenue section for Alternative 2 lists the distance to the near HSR track at 722 feet for Category 3 land uses. It is explained on page 5-39 that, “the ranges shown represent a composite of many receptors and are meant to provide the upper and lower limits of these values for each geographic location... The detailed impact tables provide ranges of existing noise levels, predicted future noise levels, and predicted increase in noise levels.” However, since the Noise and Vibration Technical Report and appendices do not include the detailed rail noise calculations (including the existing ambient, the estimated future noise environment, and projected future noise increase) at individual Morgan Hill Unified School District schools, it is not possible for the reader

June 17, 2020 | Page 3



1858-705	to understand the projected noise impacts at District schools. It is not clear if accurate distances were used to assess impacts at schools along this segment. For example, along the Palm Avenue to Tilton Avenue section of Alternative 2, Central High School (located at 85 Tilton Avenue) is closer than 722 feet to the proposed rail alignment. It is within 500 feet of the proposed rail alignment. Similarly, Table 5-13 (p. 5-50) reports the distance to the near HSR track as 639 feet for Category 3 land uses along the Palm Avenue to Tilton Avenue section of Alternative 4. However, Central High School is within 500 feet of the proposed rail alignment.
1858-706	Table 5.11 of the Noise and Vibration Technical Report reports the distance to the near HSR track as 145 feet for Category 3 land uses along the California Avenue to Highland Avenue section of Alternative 2 and identifies one impact to a place of worship. However, since a range of distances is not given, it is not clear if impacts to the San Martin/Gwinn K-8 School (located at 13745 Llagas Avenue), which is located within 600 feet of the proposed rail alignment, were also evaluated. Similarly, Table 5-13 reports the distance to the near HSR track as 227 feet along the California Avenue to Highland Avenue section of Alternative 2. However, since a range of distances is not given, it is not clear if impacts to the San Martin/Gwinn K-8 School, which is located within 600 feet of the proposed rail alignment, were also evaluated.
1858-707	Table 5.11 of the Noise and Vibration Technical Report reports the distance to the near HSR track as 111 – 586 feet for Category 3 land uses along the Tilton Avenue to Tennant Avenue section of Alternative 2. However, the Morgan Hill Community Adult School is located immediately adjacent and within 50 feet of the proposed railroad alignment.
1858-708	In Table 5-11 of the Noise and Vibration Technical Report, the Tilton Avenue to Tennant Avenue section shows impacts to one “Micro” and one “Amp;” however, the table notes do not define either term. Impacts to three institutional uses are identified along the Tilton Avenue to Tennant Avenue section, but they are not identified. The Draft EIR/S should identify the specific properties (e.g., the District’s schools) where these numerous significant noise impacts will occur to properly understand the full impacts of the Project.
1858-709	The Draft EIR/S adopts a significance threshold of 3 dBA increase for roadway vehicle traffic noise (p. 3-4-21). The same threshold should be applied to the predicted rail noise increases, in conjunction with the FRA criteria. Operational transportation noise is operational transportation noise whether it originates from a vehicle on a roadway or a high-speed train. For example, Table 5-10 of the Noise and Vibration Technical Report identifies a 4.7 dBA noise increase along the Burnett Avenue to Tennant Avenue section of Alternative 1 yet reports zero impacts. Had this been a noise increase from roadway vehicle traffic, the Draft EIR/S would find it to be significant. A threshold of 3 dBA should be applied to all permanent transportation noise increases in the project area, not just roadway vehicle traffic. In addition to these relative impact criteria, in order to prevent noise levels from increasing to unacceptable levels over time, absolute criteria should be considered as well. Appropriate absolute criteria for the District’s schools would be the noise and land use compatibility standards for schools shown in Table SSI-1 of the City of Morgan Hill General Plan (City of Morgan Hill 2017). If the ambient noise level changed from one classification to another, regardless of the amount of noise increase, for example, from “Conditionally Acceptable” to “Normally Unacceptable,” this would represent a significant impact.
1858-710	Ambient noise measurement results collected between 2009 and 2017 are shown in Table 3.4-11 of the Draft EIR/S. None of these measurements were conducted at school locations. They all represent residential locations. Furthermore, it is not clear how measurement results, some collected over 10 years ago, are still valid and reliable. It may be possible that ambient measurements conducted in 2016 and 2017 are still valid, but ambient noise measurements collected in 2013 and prior should be retaken due to growth in the area and increases in roadway traffic volumes. Since the FRA criteria, which were adopted by the Draft EIR/S to assess potential project rail impacts, are dependent on the existing noise environment, the appropriate characterization of the existing ambient is crucial for the public’s understanding of the project’s true impacts.

June 17, 2020 | Page 4

# Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020) - Continued



1858-711 | The existing ambient noise environment of Barrett Elementary School (located at 895 Barrett Avenue), which is close to US Highway 101, is not represented of any of the EIR/S ambient noise measurements. In fact, none of the Draft EIR/S ambient noise measurement locations are near US Highway 101, where Alternatives 1 and 3 are proposed in this area of the project.

1858-712 | The closest ambient noise measurement location to San Martin/Gwinn K-8 is N113. However, N113 was conducted in 2010, and the results are unreliable and should be retaken.

1858-713 | The closest ambient noise measurement location to the Lewis Britton Middle School (located at 80 W. Central Avenue) is N106. However, N106 was conducted in 2010, and the results are unreliable and should be retaken.

1858-714 | The closest ambient noise measurement location to Central High School is N101. However, N101 was immediately adjacent to the existing UPRR rail line, whereas, Central High School is set back behind two rows of residences. Measurement location N101 is not representative of the Central High School noise environment.

1858-715 | The closest ambient noise measurement location to the Morgan Hill Community Adult School is N106. However, N106 was conducted in 2010, and the results are unreliable and should be retaken.

1858-716 | The Draft EIR/S considers the startle effect of the Project and concludes that because the HSR right-of-way will be fenced off from the public, there would be no significant startle effect. (*Id.* p. 3.4-60.) But the Draft EIR/S did not consider the startle effect on special needs children. In fact, the Draft EIR/S does not consider any noise and vibration sensitivity of special education students being taught in Barrett Elementary School, Charter School of Morgan Hill, Central High School, or San Marin/Gwinn Elementary School.

1858-717 | The small scale of Figures 3.4-35, 3.4-37, and 3.4-41 from the Draft EIR/S make it very difficult for the reader to understand the location and extent of the proposed noise barriers. On Figure 3.4-41, for example, noise barrier labels overlap making it impossible to read certain noise barrier labels.

1858-718 | The Draft EIR/S discloses that construction noise would be harmful to the District students:

"Those schools within 1,000 feet of construction would be exposed to higher levels of construction noise. Most of the affected schools are in the Morgan Hill and Gilroy Subsection. Severe construction noise could temporarily disrupt children's learning ability and lead to increased stress, which could, in turn, affect children's health." (*Id.* p. 3-12-60.)

However, the Draft EIR/S and Noise and Vibration Technical Report provide no project-level analysis and quantification of construction noise levels at specific nearby sensitive receptors, such as District schools. Table 3.4-15 (p. 3.4-39) provides buffer distances to the various thresholds by receptor type. It is not clear how these thresholds (80 dBA Leq (8 hr) for daytime residential, 85 dBA Leq (8 hr) for commercial, and 90 dBA Leq (8 hr) for industrial, for example) were established. It is assumed that they are from the FRA and/or FTA, but this is not stated anywhere in the Draft EIR/S nor in the Noise and Vibration Technical Report. The buffer distances were determined by assuming that "all pieces of equipment would be located at the center of the construction site (p. 5-17 Noise and Vibration Technical Report)" Construction noise levels were determined using reference levels and utilization factor data from FHWA 2006. However, it is not possible to verify the modeling procedures because the calculations are not included in any of the appendices.

1858-719

The Draft EIR/S employs mitigation measure NV-MM#1: Construction Noise Mitigation Measures which requires the construction contractor to create a noise-monitoring program subject only to Authority approval. (*Id.* p. 3.5-79.) This noise-monitoring program is only required to reduce construction noise to 80 dBA Leq (8 hr) for daytime residential, 85 dBA Leq (8 hr) for commercial, and 90 dBA Leq (8 hr) for industrial land uses. (*Ibid.*) NV-MM#1 is inadequate for schools, especially since it is unclear, if any, threshold of significance was used for school receptors, since none are mentioned. The Draft EIR/S should be revised to assess construction noise impacts at nearby school receptors. The World Health Organization guidelines specify 35 dBA Leq as the maximum background noise level for school classrooms. Appendix A5, Section A5.507.5, of the California Building Code specifies a maximum background noise level of no more than 45 dBA Leq in classrooms. For young children and those experiencing hearing loss and/or Auditory Processing Disorder (APD), a limit of 40 dBA is used (McLaren, SJ, and Page, WH, 2015). Assuming that standard building construction with windows closed would reduce exterior-to-interior noise levels by 25 dBA, a construction noise threshold for project construction activities affecting school classrooms of no more than 60 dBA Leq (1 hr) at the classroom façade should be adopted, and the Draft EIR/S should be revised.

1858-720

In addition, construction noise due to the project would certainly cause a substantial temporary increase in ambient noise. The Draft EIR/S noise analysis fails to address this substantial temporary increase in ambient noise due to project construction and should be revised. We recommend that 5 to 10 dBA increase would be a reasonable range for significance threshold depending on the sensitive receptor.

1858-721

The only mitigation proffered are a deferred Construction Management Plan (NV-IAMF#1 and SOCIO-IAMF#1) and a noise-monitoring program (NV-MM#1), that would include noise controls such as temporary noise barriers, "low-noise-emission equipment," combining noisy operations, and limiting the use of public address systems "wherever feasible" (p. 3.4-79). The construction contractor would be given the "flexibility" to reduce noise to their choosing. The Draft EIR/S fails to show how mitigation measures would reduce construction levels and the measures are vague and qualified. There is no indication that it will be feasible to implement this list of measures. The mitigation does not explain or define how the contractor would "monitor construction noise to reduce noise levels to the noise limits" and, in fact, concludes that they would not be able to and is, therefore, significant and unavoidable. NV-MM#1 fails to establish whose responsibility it would be to "reroute construction truck traffic along roadways that would cause the least disturbance to residents." This deferred noise mitigation is impermissible under CEQA and NEPA because it does not commit to employing specific project-level mitigation. It does not identify specifically which sensitive receptors would receive noise mitigation and which measures such as temporary noise barriers, would be used. More importantly, the specified Construction Management Plan in NV-IAMF#1 does not commit to mitigating the significant noise and vibration impacts to less than significant nor does it identify nor quantify what the effectiveness of the noise and vibration mitigation would be and what resulting construction noise levels would be with mitigation. Concrete noise and vibration mitigation measures for the District's schools including, but not limited to, temporary noise barriers and their proposed location and height must be identified in a revised Draft EIR/S and disclose quantified noise and vibration levels after mitigation at nearby District schools.

1858-722

## RAILROAD SAFETY

Per Title 5, California Code of Regulations section 14010(d), a school cannot be sited within 1,500 feet of a railroad track easement unless a railroad safety study is conducted that demonstrates that students and staff will be adequately protected. Typically, a railroad safety study (RSS) is required for all District schools that are within 1,500 feet of the Project to determine the actual or potential endangerment to school occupants from an incident (derailment or other accident) that could occur along the rail lines. In addition to an evaluation of accident/derailment rates, an RSS typically includes the need for pedestrian and vehicle



## Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020) - Continued



1858-722

safeguards at railroad crossings and identifying the presence of high-pressure gas lines near the tracks that could rupture in the event of a derailment.

1858-723

The Draft EIR/S includes a discussion of rail accident/incident rates (Draft EIR/S, pp. 3.11-32), identifies schools within a quarter-mile of rail lines (*Id.* Table 3.11-6, p. 3.11-34), and discusses the Project's safety and security hazards to schools along the various alignments and acknowledges that schools could be impacted by train accidents and derailments (*Id.* p. 3.11-74). Project design features are discussed, such as containment parapets, check rails, derailment walls, as well as the positive train control (PTC) system. However, the Draft EIR/S lacks any such analysis to clearly determine if these measures would be placed in proximity to school sites proximate to HSR lines and easements (i.e., Charter School of Morgan Hill, Central High School, and Barrett Elementary School). The Draft EIR/S does not discuss crossing safeguards for pedestrians and vehicles, nor the presence of high-pressure gas pipelines within railroad rights-of-way or crossing tracks. Additionally, the EIR/S should include a discussion of the distance which could be impacted from a high-speed derailment (i.e., distance debris from a derailment could extend from the railroad easement), and how included project design features would reduce these impact distances. As several District schools are within 1,500 feet of HSR easements, including the Morgan Hill Community Adult School, which is 50 feet from the proposed rail alignment in Alternatives 2 and 4, determining the impact distances from derailments/accidents is needed to make significance conclusions. A study conducted by the Los Angeles Unified School District (LAUSD) indicated that debris from a derailment typically extends no more than 128 feet (about 1.5 rail car lengths) from the centerline of the track, which indicates that the Adult School could be damaged in the event of a derailment.<sup>1</sup>

1858-724

### EMF/EMI & POWER LINES

Per Title 5, California Code of Regulations section 14010(c), a school site must have the following setbacks to power line easements:

- (1) **100 FEET FROM 50-133 KV LINE;**
- (2) **150 FEET FROM A 220-230 KV LINE; AND**
- (3) **350 FEET FROM A 500-550 KV LINE.**

The Draft EIR/S analyzes the Project's Electromagnetic Field (EMF) and Electromotive Interference (EMI) along the various alignments and acknowledges that schools are sensitive receptors to EMF/EMI (*Id.* p. 3.5-1). Although, the Draft EIR/S analysis includes modeling magnetic field strength for several District schools (see *Id.* Table 3.5-11, p. 3.5-26 and p. 3.5-27), none of the locations where EMF measurement were collected include a District school site (see *Id.* Table 3.5-8, p. 3.5-16, Figure 3.5-3, p. 3.5-19). Additionally, the Draft EIR/S lacks a discussion of potential EMF impacts from tracks or easements to school sites located at distances less than the setback requirements under section 14010(c).

1858-725

The Draft EIR/S should include discussion of how the modeled magnetic field results compare to background levels, and how school sites in close proximity (<350 feet) to the HSR easement are impacted by EMF. For instance, the modeled magnetic field strength at Charter School of Morgan Hill is 82.8 milligauss (mG) for Alternative 4 (see *Id.* Table 3.5-11, p. 3.5-27). This magnetic field value appears to be 7 to 80 times higher than field values measured for other Alternatives near the school, or values measured at other District

<sup>1</sup> Los Angeles Unified School District (LAUSD), 2005. Train Derailment – Preliminary Evaluation of Railcar and Load Debris Encroachment Distances. Prepared by Wilson Geosciences, Inc., Altadena, CA. February 2005.

1858-725

schools. The EMF impacts from the Project for this scenario, and other similar scenarios where schools are proximate to HSR easements, should be further discussed including comparison to background EMF levels in the area.

1858-726

### ECONOMIC IMPACTS

Table 3.12-15 of the Draft EIR/S acknowledges that Alternative 2 would greatly affect the Morgan Hill Unified School District's funding as a result of property tax revenue loss from property acquisitions. In fact, the loss to the District of \$1,125,832 is a clear outlier, greatly exceeding the loss to any other district under any other scenario. While this loss is quantified and acknowledged in the Draft EIR/S, it is not accurately reflected in the impact summaries.

Specifically, the Draft EIR/S improperly aggregates economic impacts for the study area as a whole in a way that obfuscates the true impact of Alternative 2 on the Morgan Hill Unified School District. Table 3.12-23 states regarding Alternative 2, "Decrease in property tax revenues from 603 residential displacements and a maximum of 318 student relocations would represent 0.000005% of total annual school funding sources." By representing revenue loss as an aggregate figure, the significant impact to the Morgan Hill Unified School District is ignored.

1858-727

In addition, The Draft EIR/S states on page 3.12-77, "The greatest percentage of total enrollment that would be relocated would be in the Morgan Hill School District in Santa Clara County under Alternative 2, but this would not materially affect school district funding." The District disagrees with this assessment; a loss of \$1,125,832 in property tax revenue would indeed have a material effect on the District's funding, as it represents a 1.7% reduction of the District's Unrestricted General Fund annual operating budget of \$65,394,803.

This concludes our comments on the subject Draft EIR/S.

## Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020) - Continued

### RESUMES



**STEVEN BUSH, PE**  
Senior Associate

Steve Bush, PE, Senior Associate is member of both the Environmental Sciences and the CEQA teams, Steve's skill set covers a wide range of technical services. He leads our Title 5 risk assessment practice for school construction and modernization projects (Air Toxics/Health Risk, Pipeline Safety, Railroad Safety, EMF), and applies his knowledge and skills to sampling and data analysis for Phase I environmental site assessments (ESA), and site investigations. He has also done extensive work with soil and groundwater sampling, air monitoring, and stormwater analysis and management. As a member of the Environmental Sciences team, Steve has completed numerous Hydrology and Water Quality analyses for a variety of projects, including proposed school sites and commercial properties.

#### EDUCATION

- » MS, Chemical Engineering, University of California, Los Angeles
- » BS, Chemical Engineering, University of California, Santa Barbara CA

#### REGISTRATION

- » State of California Professional Engineer No. 83997

#### HIGHLIGHTS OF EXPERIENCE

##### ENVIRONMENTAL AND HEALTH RISK ASSESSMENTS

- » Thornton Junior High School Expansion CEQA and Environmental Site Assessment Services, Fremont, CA
- » Measure E Bond Program CEQA and Site Assessment Services, Fremont, CA
- » Napa Valley Unified School District Measure H CEQA Review, Napa CA
- » 4840/4950 Mission Street Mixed Use EIR, San Francisco CA
- » Hayward Unified School District Master CEQA Services, Hayward CA
- » Tennyson High School CEQA Services, Hayward CA
- » Hayward High School CEQA Services, Hayward CA
- » Mount Eden High School CEQA Services, Hayward CA
- » San Mateo-Foster City Charter Square K-5 School CEQA Services, San Mateo CA
- » 2016 CEQA Economic Benefits Study
- » Civita Elementary School EIR Addendum, San Diego CA
- » BART to Livermore Program EIR, Bay Area Rapid Transit District (BART)
- » BART to Livermore Project EIR, Bay Area Rapid Transit District (BART)
- » Vallejo General Plan EIR, Vallejo CA
- » Vacaville General Plan Update EIR, Vacaville CA
- » Measure H Bond Program CEQA Consultant Services for the Napa Unified School District, Napa CA
- » Water Pipeline Safety Hazard Assessment for New Court Community School for the Napa County Office of Education, Napa CA
- » Borello Elementary School EMF Survey and Field Management Plan for the Morgan Hill Unified School District, Morgan Hill, CA
- » Health Risk Assessment and Railroad Safety Study for Martin Luther King Jr Middle School, Hayward CA
- » CEQA and Environmental Site Assessment Services for the Fremont Unified School District, Fremont CA
- » Clayton Valley Charter High School Preliminary Fatal Flaw Analysis, Concord CA
- » Rail Safety Study and Pipeline Safety Hazard Assessment for Pittsburg School Campus, Pittsburg, CA
- » Hydrology- FEMA Zone D Determination for New Elementary School, Gilroy, CA
- » Dam Inundation Study for New Elementary School Site, Gilroy, CA
- » Pipeline Safety Hazard Assessment for Borello Property Proposed K-6 School Site, Morgan Hill, CA

#### CERTIFICATIONS

- » 40 Hour HAZWOPER
- » CPR and First Aid

Team member since 2007



## Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020) - Continued

**NICOLE VERMILION**  
Principal  
nvermilion@placeworks.com

warehouse/industrial projects in the City of Industry; 2000 Marina Boulevard Tech Studies- AQ/GHG in San Leandro; Cordes Ranch Annexation Specific Plan in Tracy; Dixon Northeast Quadrant Specific Plan Addendum in Dixon; CenterPoint Properties Warehouse in Richmond

**Additional Projects:**

- » City of Industry Climate Action Plan | City of Industry CA
- » TIGER II Grant for the San Bernardino International Airport | Highland CA
- » Antelope Valley Area Plan EIR | County of Los Angeles CA
- » Concord Hills Regional Park EIR | East Bay Regional Parks District CA
- » 1700 Dell Avenue Office EIR | Campbell CA
- » Measure E Bond Program CEQA and Site Assessment Services | Fremont

**CEQA PROJECTS MANAGED BY NICOLE VERMILION**

- » City of Irvine CEQA Manual | Irvine CA
- » General Plan EIRs: Corona, Irvine, Los Alamitos, Ontario, Yucca Valley, Yucaipa
- » Specific Plan EIRs: Brea, Cal State Fullerton/City of Fullerton, Hemet, Yucaipa
- » Residential Project EIRs: Anaheim, Brea, Claremont, Mission Viejo
- » Colton Safety Element MND | Colton CA
- » Agua Mansa Logistics Center Addendum | Colton CA
- » Colton Southwest Regional Operations Center MND | Colton CA
- » Irvine Business Complex EIR and GHG Inventory | Irvine CA

**ACTIVITIES**

- » Climate Change Committee | California AEP
- » CalEEMod Beta-Tester | South Coast Air Quality Management District

**SPEAKING ENGAGEMENTS**

- » "All About the Offsets – Mitigating GHG Impacts with GHG Credits" | AEP February 2020 | Irvine CA
- » "CEQA GHG Emissions Thresholds: The Past, Present and Future – Bracing for Climate Change: Strategies for Mitigation and Resiliency" | Air and Waste Management Association December 2019 | Santa Barbara CA
- » "Climate Change and Air Quality Workshop – Linking Project level emissions with Health Impacts: What does the Friant Ranch Case tell us? What is required for a CEQA analysis?" | 2019 AEP CA State Conference | Monterey CA
- » "When is it Defensible to Mitigate CEQA GHG Emissions Impacts with GHG Credits?" | 2019 AEP CA State Conference | Monterey CA
- » "Beyond Newhall and 2020: A Field Guide to New CEQA GHG Thresholds and Climate Action Plan Targets for California" | 2016 AEP CA State Conference | San Diego CA
- » "Post-2020 Reduction Targets in Climate Action Plans," AEP Climate Change Committee | 2015 AEP CA State Conference | Santa Barbara CA
- » "Climate Action Plans That Comply with CEQA" | 2014 AEP CA State Conference
- » "Health Risk Challenges of Siting Housing near High-Volume Roadways" | 2014 AEP California State Conference | Huntington Beach CA

**ARTICLES AND PUBLICATIONS****AEP CLIMATE CHANGE COMMITTEE WHITE PAPERS**

- » AEP Climate Change Committee White Papers/Articles/Comment Letters
  - "We Can Model Regional Emissions, But Are the Results Meaningful for CEQA?" Jan. 2020
  - "Comments on CARB's 2017 Draft Climate Change Scoping Plan Update, Jan. 2017
  - "The Proposed Strategy for Achieving California's 2030 GHG Target," Apr. 2017
  - Final White Paper "Beyond 2020 and Newhall: A Field Guide to New CEQA GHG Thresholds and Climate Action Plan Targets for California," Oct. 2016
  - "Beyond 2020: The Challenge of GHG Reduction Planning by Local Governments in California," Mar. 2015
  - "Assessment of SEEC ClearPath California Tool," Nov. 2014
  - "Forecasting Community-Wide GHG Emissions & Setting Reduction Targets," May 2012
- » "Tiering Off Climate Action Plans: Potential Advantages to Jurisdictions under the Proposed CEQA Guidelines," Environmental Monitor (AEP), Fall 2009
- » "Getting Serious on Global Warming," Green Home Builder, October 2007



**JOSHUA CARMAN, INCE-USA**  
Senior Associate, Noise & Vibration

Joshua Carman has 20 years of experience in the field of acoustics and air quality and has participated in the environmental review and monitoring process for a diversity of projects in California, Washington, Nevada, and New York. Joshua prepares noise, air quality/greenhouse gas and community health risk assessments for environmental impact studies (CEQA/NEPA) and technical studies using federal, state, and local guidelines and methodology. His experience includes complex project- and program-level analyses of General Plan updates; Specific Plans; mixed-use development; traffic, transit and rail; vibration-sensitive; industrial; infrastructure, utilities, and telecommunications; long-term and remote construction noise and vibration monitoring; and underwater construction (e.g., pile driving and blasting) projects. He is certified in the use of the FHWA's Traffic Noise Model (TNM) and the US EPA AERMOD air dispersion model.

Joshua's project experience includes conducting the noise modeling, analysis and preparation of the noise assessment for the Prologis warehouse project in Los Angeles, the noise study report for the Mid-County Parkway EIR/EIS, a 16-mile transportation corridor in Riverside County; the air quality and GHG study for the Valco Specific Plan in Cupertino; noise and vibration measurements for the VTA Silicon Valley Rapid Transit Extension; long-term construction noise and vibration monitoring for the EBMUD Summit Reservoir Replacement Project; and the Title 24 acoustical study for the Lincoln at Euclid residential development in Anaheim.

**HIGHLIGHTS OF EXPERIENCE**

- » San Bernardino Countywide General Plan Update EIR, Noise, San Bernardino County CA
- » Broadway Mixed-Use EIR, Redwood City CA
- » Cardiff Elementary School EIR, Encinitas CA
- » Brookside Drive Industrial Project Noise Technical Report, North Richmond CA
- » Dell Avenue Office Project EIR, Campbell CA
- » Etiwanda Avenue Truck Restriction Ordinance EIR, Jurupa Valley CA
- » Cupertino Village Hotel IS/MND, Cupertino CA
- » Hayward Downtown Specific Plan EIR, Hayward CA
- » Hunt Cancer Center CALGreen Acoustical Study, Torrance CA
- » In N Out Drive-Through Noise Peer Review and EIR, Campbell CA
- » SpaceX Test Tunnel NOE, Hawthorne CA
- » 7-Eleven Car Wash Noise Technical Report, San Jacinto CA

**PRIOR EXPERIENCE****NOISE EXPERIENCE**

- » The Block Temporary Residence Project Noise and Community Health Risk Assessments, Santa Rosa CA
- » Dougherty Road Improvement Project Noise Assessment, Dublin CA
- » East Bay Municipal Utility District Summit Reservoir Noise & Vibration Monitoring, Berkeley CA
- » Forestville Town Park Ambient Noise Measurements, Forestville CA
- » Naval Base Kitsap at Bangor, Hydroacoustic and Construction Noise Monitoring, Silverdale WA
- » Route 101/De La Cruz Boulevard/Trimble Road Reconstruction Project Noise

**EDUCATION**

- » BA, Environmental Studies  
University of California, Santa Cruz

**CERTIFICATIONS**

- » SoundPLAN (2018), Navcon Engineering, Fullerton, CA
- » US EPA AERMOD (2015), Lakes Environmental, Las Vegas, NV
- » FHWA – Traffic Noise Model 2.5 (2011), Bowlby & Associates, Inc., Brentwood, TN
- » Noise Control for Buildings, Manufacturing Plants, Equipment and Products (2008), Hoover & Keith, Houston, TX
- » Principles of Acoustics and the Measurement of Sound (2005), Brüel & Kjaer, Los Angeles, CA
- » Principles of Vibration Measurement and Analysis (2005), Brüel & Kjaer, Los Angeles, CA

**AFFILIATIONS**

- » Association of Environmental Professionals, SF Bay VP of Events (East Bay)
- » Institute of Noise Control Engineering (INCE-USA)

Team member since 2018



# Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020) - Continued

**JOSHUA CARMAN**  
Senior Associate  
jcarm@placeworks.com

Study Report, Santa Clara County CA  
 » San Francisco Public Utilities Commission Regional Groundwater Storage and Recovery Project Noise and Air Quality/GHG Assessments, Bay Area CA  
 » BART Rock Blanket Vibration Monitoring, Bay Area CA  
 » NYCTA No. 7 Line Ambient Vibration Monitoring, New York NY  
 » Smith Performing Arts Center Vibration Measurements, Las Vegas NV  
 » Conoco Phillips Refinery Noise Testing, Rodeo CA  
 » Orange County Municipal Waste District Gravity Sewer Ambient Vibration Measurements, Newport Beach CA  
 » New College Construction Vibration Monitoring, San Francisco CA  
 » SF Metropolitan Luxury Condos Floor-Ceiling Assembly Testing, San Francisco CA  
 » Freeport Water In-Take Facility Hydroacoustic Monitoring, Freeport CA  
 » Harry Tracy Water Treatment Plant Long-Term Improvements Noise Assessment, San Francisco Public Utilities Commission CA  
 » MTA Gold Line Eastside Extension Noise Measurements, Los Angeles CA  
 » VTA Silicon Valley Rapid Transit Extension Noise and Vibration Measurements, Bay Area CA  
 » Hyatt Hotel Sound Wall Recommendations, Monterey CA  
 » BART Earthquake Safety Program Construction Noise and Vibration Monitoring, San Francisco CA  
 » Fort Cady Road Quarry Noise Assessment, San Bernardino County CA  
 » Fourth Street Bridge Rehabilitation Hydroacoustic Monitoring, San Francisco CA  
 » East Bay Municipal Utility District Claremont Tunnel Long-Term Construction Noise Monitoring, Oakland CA  
 » Third Street Light Rail Transit Construction Vibration Monitoring, San Francisco CA  
 » California High Speed Rail Program EIR, Noise and Vibration, California High Speed Rail Authority CA  
 » Hollister Hills State Vehicular Recreation Area Noise Monitoring, San Benito County CA

## AQ/GHG/HRA EXPERIENCE

» Valco Specific Plan Air Quality/GHG Assessment, Cupertino, CA  
 » East Palo Alto Arts and Music Center Air Quality/GHG Assessment, East Palo Alto CA  
 » East Palo Alto General Plan Update EIR, Air Quality, GHG, East Palo Alto CA  
 » Aperture Cellars Winery and Tasting Room GHG Assessment, Healdsburg CA  
 » Hattesen Solar Generation Facility Air Quality/GHG Assessment, Kings County CA  
 » Kaiser Los Gatos Medical Office Building Air Quality/GHG Assessment, San Rafael CA  
 » Lawrence Station Area Plan Air Quality/GHG Assessment, Santa Clara CA  
 » Martinez General Plan Update EIR, Air Quality/GHG, Martinez CA  
 » Mill District Mixed-Use Project Air Quality/GHG Assessment and Ambient Noise Measurements, Healdsburg CA  
 » Modesto General Plan Update EIR, Air Quality/GHG, Modesto CA  
 » North Bayshore Precise Plan Air Quality/GHG Assessment, Mountain View CA  
 » Saint Mary's College Campus Master Plan Air Quality/GHG Assessment, Moraga CA  
 » San Carlos Tierra Linda School Air Quality/GHG Assessment, San Carlos CA  
 » Santa Clara County Civic Center Master Plan Air Quality/GHG Assessment, San Jose CA  
 » Santa Rosa Junior College Science and Math Replacement Project Community Risk Assessment, Santa Rosa CA  
 » Silicon Sage Mixed-Use Project Air Quality/GHG Assessment, Fremont CA  
 » So Hay Mixed-Use Project Air Quality/GHG Assessment, Hayward CA  
 » Solstice Sonoma Rural Lodging, Recreation and Event Facility GHG Assessment, Sonoma County CA  
 » Stonegate Subdivision Air Quality/GHG Assessment, Chico CA  
 » Southern Humboldt Park Air Quality/GHG Assessment, Humboldt County CA  
 » SVCW Wastewater Treatment Plan Improvements Phase 2 Air Quality Assessment, Redwood City CA  
 » Topgolf Entertainment Complex and Hotel Air Quality Assessment, San Jose CA  
 » West Sacramento Corporation Yard Air Quality/GHG Assessment, Sacramento CA



**ALEXIS MENA, LEED AP**  
Senior Associate

A team member of PlaceWorks since 2008, Alexis brings valuable experience in both the public and private sectors. As a project manager, she is organized and detail-oriented, works collaboratively with her clients, thinks strategically, and maintains a flexible and responsive work process. She is highly committed to providing high-quality graphic and written products on schedule and on budget.

Alexis' work at PlaceWorks has focused on environmental review and planning for a range of land use, smart growth, urban design, and sustainability projects. She recently served as project manager for the Broadway Plaza EIR for the City of Redwood City; Campbell In-N-Out Burger Project EIR and 1700 Dell Office Development Project EIR for the City of Campbell; Comprehensive Plan Update EIR for the City of Palo Alto; Concord Hill Land Use Plan EIR for the East Bay Regional Park District; and General Plan Update EIR for the City of San Leandro. Alexis is managing the zoning analysis for the Assembly Bill 2923 project for Bay Area Rapid Transit, as a subconsultant to Bard Consulting, and she managed the land use analysis for the Dumbarton Rail Corridor Project for SamTrans/Caltrain/Peninsula Corridor Joint Powers Board, as a subconsultant to Wilbur Smith. She has also served as key staff for the Transfer of Development Rights Feasibility Study for the Southeastern Regional Planning and Development District, the Napa Pipe Site EIR and Napa County Housing Element EIR for Napa County, the Tracy General Plan Amendment and Supplemental EIR and Sustainability Action Plan for the City of Tracy, and the City of Alameda Community-Based Transportation Plan for the Alameda County Congestion Management Agency.

## HIGHLIGHTS OF EXPERIENCE

### COMPREHENSIVE PLANNING

» Los Gatos Housing Element Update and General Plan 2020 EIR Addendum, Los Gatos CA  
 » Buildout projections for the Comprehensive Plan Update and Transportation Impact Fee Nexus Study, Palo Alto CA  
 » Tracy General Plan and EIR, Tracy CA  
 » Tracy Sustainability Action Plan, Tracy CA  
 » Napa Housing Element Update and EIR, Napa County CA  
 » Menlo Park Housing Element Assistance, General Plan Update, and Environmental Review, Menlo Park CA

### ENVIRONMENTAL REVIEW

» Campbell In-N-Out Burger Project EIR, Campbell CA  
 » 1700 Dell Office Development Project EIR, Campbell CA  
 » Broadway Plaza EIR, Redwood City CA  
 » Comprehensive Plan Update EIR, Palo Alto CA  
 » Concord Hills Land Use Plan EIR for the East Bay Regional Park District, Concord CA  
 » 975-1075 Main Street Retail Project IS/MND, Watsonville CA  
 » General Plan Update EIR, San Leandro CA  
 » General Plan 2020 EIR Addendum for the Affordable Housing Overlay Zone, Los Gatos CA  
 » Alviso Park Master Plan Update and IS/MND, San Jose CA

## EDUCATION

» Master of City and Regional Planning, University of California, Berkeley  
 » Bachelor of Arts, Vassar College

## CERTIFICATIONS

» Leadership in Energy and Environmental Design Accredited Professional (LEED AP)

## AFFILIATIONS

» American Planning Association

Team member since 2008





## Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020) - Continued

### ALEXIS MENA

Senior Associate

amena@placeworks.com

- » Cordes Ranch Specific Plan Review and EIR, Tracy CA
- » Downtown Specific Plan EIR, Lafayette CA
- » Martial Cottle Park State Park General Plan/County Park, Santa Clara County
- » Napa Pipe Site EIR, Napa County CA
- » The Terraces of Lafayette/Homes at Deer Hill EIR, Lafayette CA

#### TRANSPORTATION PLANNING

- » Assembly Bill 2923 Zoning Analysis for Bay Area Rapid Transit
- » Dumbarton Rail Corridor Project, SanTrans/Caltrain/ Peninsula Corridor Joint Powers Board
- » Alameda Community-Based Transportation Plan, Alameda County Congestion Management Agency

#### TRANSFER OF DEVELOPMENT RIGHTS

- » Transfer of Development Rights Feasibility Study, Southeastern Regional Planning and Economic Development District

#### PRIOR EXPERIENCE

- » Mineta Transportation Institute, San Jose CA
- » City of Berkeley, Berkeley CA

#### PUBLICATIONS

- » "Connecting Transportation Decision Making with Responsible Land Use: State and Regional Policies, Programs, and Incentives", Mineta Transportation Institute, 2008

#### AWARDS

- » 2011 American Planning Association California Chapter Innovation in Green Community Planning Award, Martial Cottle Park Master Plan, Santa Clara County CA
- » 2011 American Planning Association Northern California Chapter Innovation in Green Community Planning Award, Martial Cottle Park Master Plan, Santa Clara County CA
- » 2007 American Planning Association Honorable Mention, Information Technology Division Student Paper Competition, "Urban Development and Infrastructure For The High-Tech: The Plan for a Wireless Silicon Valley"
- » Department and General Honors, Vassar College, 2005



### NICOLE VERMILION

Principal, Air Quality, GHG, and Noise Services

Nicole oversees project staffing and timing for the air quality, greenhouse gas (GHG), and noise technical team's impact evaluations under CEQA. She is responsible for expanding and fine-tuning the team based on changes in technology, legislation, and client needs and for ensuring that PlaceWorks air quality and GHG studies are defensible and consistent with recent case law. She closely follows the rapid changes in requirements and the latest information on CEQA thresholds and analysis methodology. She has performed numerous GHG emissions inventories for individual projects as well as citywide emissions inventories for general plans.

Nicole frequently presents at conferences, including the California Chapters of both APA and AEP. She participated in the San Joaquin Valley Air Pollution Control District's CEQA GHG significance thresholds working group for development projects and is a beta tester for the CalEEMod program. As a member of AEP's Climate Change Committee, Nicole has contributed to white papers addressing GHG emissions inventories for climate action plans and general plans, post-2020 GHG thresholds, and Friant Ranch.

#### HIGHLIGHTS OF EXPERIENCE

##### AIR QUALITY AND GHG ANALYSES

- » **General Plan EIRs:** Counties of Contra Costa, Los Angeles, and San Bernardino; and the Cities of Clovis, Cupertino, El Monte, Highland, Industry, La Habra, Long Beach, Menlo Park, Morgan Hill, Newark, Newport Beach, Palm Springs, Palo Alto, Pasadena, Rancho Mirage, San Clemente, San Leandro, San Rafael, Santa Ana, Sierra Madre, Stockton, Temple City, Torrance, Tulare, Vacaville, Vallejo, and Westminster
- » **Corridor, TOD, Station Area Specific Plan EIRs:** Valley Corridor, San Bernardino County; Connect Southwest LA TOD and West Carson TOD, Los Angeles County; Beach Boulevard, Anaheim; Midtown, Long Beach; Millbrae Station, Millbrae
- » **Downtown/Town Center and Civic Center Projects:** Men's Central Jail (Treatment Center) for LA County, Laguna Niguel Town Center; Orange County Civic Center; Downtown Hayward Specific Plan; Atherton Civic Center; Walnut Creek Downtown Specific Plan; Del Avenue Specific Plan
- » **Hotel Projects:** Hyatt Regency Newport Beach; Courtyard Marriott Glendale; DeAnza and Village Hotels in Cupertino; Hilton Garden Inns in Walnut Creek and San Jose; Anabella Hotel Anaheim
- » **Senior Living and Medical Facility Projects:** Newport Beach Vivante Senior Living; Torrance Memorial New Main Tower Project; Del Amo Senior Village; Kaiser Medical Centers in Irvine and Anaheim; City of Hope Cancer Research Center Expansion in the cities of Duarte & Irwindale; The Springs at Bethsaida Senior Living in Tustin
- » **Retail Centers and Mixed-Use Developments:** Brea Mall, Brea Plaza, Broadway Mixed-Use project in Redwood City; Serramonte Shopping Center Expansion in Daly City; Fresno El Paseo Marketplace in Fresno; Platinum Triangle Marketplace in Highland; San Leandro Shoreline Development; Butcher's Corner in Sunnyvale;
- » **Industrial Projects:** Proposed Rule 2305 Indirect Source Review – Warehouses Environmental Assessment for SCAQMD; Prologis Warehouse EIR in Los Angeles; CenterPoint Properties Warehouse at Greenleaf Avenue in Santa Fe Springs; Ontario Ranch Specific Plan EIR; Agua Mansa Logistics Center Addendum and Colton Southwest Southwest Regional Operations Center IS/MND in Colton; 12+

#### EDUCATION

- » Master of Urban & Regional Planning, University of California, Irvine
- » BS with Honors, Ecology & Evolutionary Biology, University of California, Santa Cruz
- » BA with Honors, Environmental Studies, University of California, Santa Cruz

#### AFFILIATIONS

- » American Planning Association (APA)
- » Association of Environmental Professionals (AEP)

Team member since 2004



## Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020) - Continued

**STEVEN BUSH**  
Senior Associate  
sbush@placeworks.com

- » Health Risk Assessment, Pipeline Safety Hazard Assessment, and Rail Safety Study for Lomita Park Elementary School, Millbrae, CA
- » Pipeline Safety Hazard Assessment for Former Lafayette Library, Lafayette, CA
- » Santa Rosa Charter School for the Arts Improvement Project IS/MND, Santa Rosa CA
- » Tracy Learning Center (Charter School) HRA/Title 5 Review, Tracy CA
- » Wiseburn New High School EIR, Hawthorne CA
- » Health Risk Assessment, Pipeline Safety Hazard Assessment, and Railroad Safety Study for Pioneer High School, Whittier CA
- » Health Risk Assessments for Central Region Elementary School and South Region Span K-8 #1, Los Angeles CA
- » Rail and Pipeline Safety Studies, San Luis Coastal USD
- » Aboveground Water Tank Safety Hazard Assessment, Waterstone Environmental, Inc.
- » Health Risk Assessment for Irvine Technology Center, Irvine CA
- » Pipeline Safety Hazard Assessment, Manteca CA
- » CNG and Propane Risk Assessment for Ramona Elementary, Moreno Valley CA

### AIR QUALITY/GHG AND CEQA

- » Valhalla Inn by the Bay Initial Study, Sausalito CA
- » The Landing at Walnut Creek Apartments EIR, Walnut Creek CA
- » Air Quality and Greenhouse Gas Analyses for Ocean Outlets Maintenance Manual, Orange County Flood Control District
- » Air Quality and Greenhouse Gas Analyses for Breuner Marsh Restoration, Richmond CA

### SITE INVESTIGATION

- » Environmental Oversight of Remedial Action Plan for LAUSD Central Region Elementary School No. 20, Los Angeles CA
- » Site Remediation for former Sargent Industries Property, Huntington Park CA
- » Phase I Environmental Site Assessments for City Recreation and Parks, Los Angeles CA
- » Fontana USD High School Site No. 5, Fontana CA
- » Alessandro Boulevard and Kitching Street Alternative High School Site, Moreno Valley CA
- » High School No. 5 Alternate Sites EIR, Moreno Valley CA
- » Citrus Heritage Middle School IS/MND, Riverside CA
- » Tri-City Community Day School IS/MND, San Bernardino County Superintendent of Schools
- » AZ Winter Mesa Towing Site Subdivision EIR, Malibu CA
- » Crummer Site Subdivision EIR, Malibu CA

### PUBLICATIONS

- » With J. Curren, S. Ha, M. Stenstrom, S. Lau, and I.H. Suffet, "Identification of subwatershed sources for chlorinated pesticides and polychlorinated biphenyls in the Ballona Creek watershed," Science of The Total Environment 403, no. 13 (2011): 2525-33
- » With M. Philibert, F. L. Rosario-Ortiz, and I. H. Suffet, "Advances in the characterization of the polarity of DOM under ambient water quality conditions using the polarity rapid assessment method," Water Science & Technology: Water Supply 8, no. 6 (2008): 725-733

### AWARDS

- » Engineering Honor Society, Tau Beta Pi, 2002



**Morgan Hill Unified School District**  
15600 Concord Circle  
Morgan Hill, CA 95037  
408-201-6040

### SPECIAL EDUCATION DEPARTMENT

RE: High Speed Rail Impact on Special Needs Populations

To Whom it May Concern:

I understand that part of the large scale plan for high speed rail is to use existing lines through Morgan Hill. I am an educational psychologist and Director of Special Education programs in Morgan Hill, California and would like to express my grave concerns regarding the social-emotional, academic, sensory and psychological impact that the additional number and increased vibration and noise would have on specific populations directly affected by this proposal.

In particular I am addressing the needs of learning disabled, moderate to severely handicapped students and students with high intense social emotional and mental health needs at both Central High School (Central) and San Martin Gwinn School (SMG). Central is home to two populations of students. We have a group of students, age 18-22, whose specific needs relate to significant social and cognitive deficits. The second group present with serious and significant social and emotional deficits (ED). SMG has a population of students whose needs are related to a range of cognitive deficits from moderate to severe including intellectual disabilities and autism.

The body of evidence demonstrating the negative impact of significant sound and vibrations on student learning is unequivocal, however the impact of a high-speed rail, with more intense, frequent and significant vibration, noise, and potential warning signals such as loud horns; running directly adjacent to schools that house these populations can only yield an exponentially negative impact on student learning for these students, not to mention a very eminent and serious safety hazard. To be specific, when considering all of our special needs populations it is of extreme concern that frequent and sudden noise such as that of a high speed rail has a direct and lasting impact on cognitive functioning (Shield & Dockrell, 2003) and reading ability (Bronzaft & McCarthy, 1975). These effects on all children can only lead to increased challenges in students who are significantly learning handicapped and sensorily compromised. Non-auditory health effects of noise disturbance, exacerbated by acoustical interference of vibrations on children and mental illness are well documented, and include increased agitation and annoyance in those with mental health issues (Stansfeld & Matheson, 2003). Additionally, the World Health Organization specifically notes that children with special learning needs are particularly vulnerable to noise. This vulnerability affects a child's ability to develop coping strategies as well as leading to lifelong impairment of learning and education. Indirect effects can include stress-related somatic effects, muscle spasm, psychological effects, annoyance, mental health and cognitive effects including problems with reading, concentration, memory, attention (WHO, 2016).

1858-728

## Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020) - Continued

1858-729

An additional concern is the impact of the high speed train on our population of students with autism at SMG and Central. Students with autism have a particularly high sensitivity to aural, sensorial, and physiological stimulation. Specific sounds associated with train noise and vibration are known to increase distress for students on the autism spectrum, including sirens, whistles, bells and machinery noise (McLaren & Page, 2015). Children with autism are particularly vulnerable to noise that includes reverberation (Kanakri, Shepley, Varni, & Tassinari, 2017). Teams spend hours finding ways to mitigate the effects of small sensory changes in the environment of these students. Something as simple as the alarm from fire drills that occur a few times per year can take hours of preparation and de-escalation for some students with autism. The effects on learning, anxiety and social emotional functioning that the addition of a significant increase in frequency of unexpected sound, reverberation and alarm for a horn from a high speed rail are both well documented and extremely detrimental at best. Students with autism would potentially be placed in a perpetual sense of heightened stimulation affecting their ability to communicate, learn, and self-regulate.

1858-730

Finally, I have grave concerns for our populations of students with severe and significant emotional needs. These are students that have emotional issues so significant that they cannot be in a mainstream environment on a regular basis. While the effects of noise such as a high speed rail on annoyance in this population (Shield & Dockrell, 2003) are evident, I am additionally concerned about how, in this group, there is an additional safety factor. Students with ED have decreased coping skills and increased likelihood to exhibit a fight or flight reaction when presented with anxiety, annoyance, or increased demands on their internal regulation and sensory protection systems. When this occurs, risk of elopement is increased and a railroad that has significantly increased traffic, noise, and speed presents an increased risk for impact for students in crisis.

In summary, as an educational psychologist, Director of Special education, and doctor of educational leadership, I have grave concerns about the impact and proximity of this high speed rail to our schools. Effects of subsequent noise, vibration, and frequency on the learning, cognition, coping, and safety of our special needs populations puts these students at particular risk because of the proposed location of this project.

Sincerely,



Rebecca O'Brien, Ed.D, M.S  
Director, Special Education

## References:

Bronzaft, A. L., & McCarthy, D. P. (1975). The Effect of Elevated Train Noise On Reading Ability. *Environment and Behavior*, 7 4), 517-528. doi:10.1177/001391657500700406

Kanakri, S. M., Shepley, M., Varni, J. W., & Tassinari, L. G. (2017). Noise and autism spectrum disorder in children: An exploratory survey. *Research in Developmental Disabilities*, 63, 85-94. doi:10.1016/j.ridd.2017.02.004

McLaren S., Page W. (2015). Noise and implications for children with autism spectrum disorder in mainstream education. *Neurological Disorders and Epilepsy*. 2 1): 1009.

Shield, B. M., & Dockrell, J. E. (2003). The Effects of Noise on Children at School: A Review. *Building Acoustics*, 10 2), 97-116. doi:10.1260/135101003768965960

Stansfeld, S. A., & Matheson, M. P. (2003). Noise pollution: Non-auditory effects on health. *British Medical Bulletin*, 68 1), 243-257. doi:10.1093/bmb/ldg033

WHO (2016). World Health Organization. Training for health care providers: children and noise. Retrieved from:<https://www.who.int/ceh/capacity/noise.pdf?ua=1>

# Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020) - Continued



## Certificate Of Completion

Envelope Id: 2F89D7846ECE4DF7AB1F335C21525386 Status: Completed  
 Subject: Final Letter regarding High Speed Rail and SPED students with refe...  
 Source Envelope:  
 Document Pages: 3 Signatures: 1 Envelope Originator:  
 Certificate Pages: 1 Initials: 0 Rebecca O'Brien  
 AutoNav: Enabled obrienr@mhusd.org  
 EnvelopeId Stamping: Disabled IP Address: 64.207.219.8  
 Time Zone: (UTC-08:00) Pacific Time (US & Canada)

## Record Tracking

Status: Original Holder: Rebecca O'Brien Location: DocuSign  
 6/4/2020 10:31:14 PM obrienr@mhusd.org

Signer Events	Signature	Timestamp
Rebecca O'Brien obrienr@mhusd.org	<i>Rebecca O'Brien</i>	Sent: 6/4/2020 10:31:14 PM Viewed: 6/4/2020 10:32:17 PM Signed: 6/4/2020 10:32:42 PM Freeform Signing
Rebecca O'Brien Security Level: Email, Account Authentication (None)	Signature Adoption: Pre-selected Style Using IP Address: 216.139.38.205	

## Electronic Record and Signature Disclosure:

Not Offered via DocuSign

In Person Signer Events	Signature	Timestamp
Editor Delivery Events	Status	Timestamp
Agent Delivery Events	Status	Timestamp
Intermediary Delivery Events	Status	Timestamp
Certified Delivery Events	Status	Timestamp
Carbon Copy Events	Status	Timestamp
Witness Events	Signature	Timestamp
Notary Events	Signature	Timestamp
Envelope Summary Events	Status	Timestamps
Envelope Sent	Hashed/Encrypted	6/4/2020 10:31:14 PM
Certified Delivered	Security Checked	6/4/2020 10:32:17 PM
Signing Complete	Security Checked	6/4/2020 10:32:42 PM
Completed	Security Checked	6/4/2020 10:32:42 PM
Payment Events	Status	Timestamps



Charter School of Morgan Hill  
 9530 N. Monterey Road  
 Morgan Hill, CA 95037  
 Phone: (408) 463-0618  
 Fax: (408) 463-0267  
[www.csmh.org](http://www.csmh.org)

May 28, 2020

Ms. K. Perez  
 Morgan Hill Unified School District  
 15000 Concord Circle  
 Morgan Hill, California 95037

Dear Ms. Perez,

As you are aware, Charter School of Morgan Hill (CSMH) would be directly affected by the construction and presence of High-Speed Rail. Our site sits on Monterey Road, an extremely busy highway, where cars travel at speeds more than 55 miles per hour. During our morning drop off (7:45 am -8:15 am) and pick up times (2:30-3:20), traffic backs up on the roadway in front of the school with the arrival and dismissal of over 650 students. We see drivers regularly travelling down Monterey at or above the speed limit and suddenly realizing traffic is stopped and having to come to a very quick halt. Leaving the CSMH parking lot and pulling into oncoming traffic on Monterey can also be dangerous. We are, of course, concerned about the increase in traffic and any road closures due to the construction of High-Speed Rail.

Our other concern regarding High Speed Rail is the noise and vibrations from the trains. Learning is already interrupted when trains travel by the school on the current tracks. Having multiple trains going past the school all day long will undoubtedly disrupt the learning environment to an even greater extent.

We request that the negative effects that High-Speed Rail will have on our students and community be taken into consideration and mitigated.

Thank you for taking our concerns seriously and please contact me if you need additional information.

Very truly yours,

*Paige Cisewski*

Paige Cisewski  
 Executive Director



## Response to Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020)

### 1858-659

The Authority appreciates the Morgan Hill Unified School District's comments on the Draft EIR/EIS and request for additional detail on the analysis of air quality, land use, public services, and traffic and parking. Please see the comment responses to comments 1858-660 through 1858-693 in this chapter of the Final EIR/EIS for responses to the District's specific suggestions regarding impacts to schools.

### 1858-660

The comment noted that the Draft EIR/EIS does not address or inadequately analyzes impacts on schools, such as impacts on the learning environment and school bus delays from construction and operation of the project. Please refer to Section 3.2, Transportation, and Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS for this information.

Impact SOCIO#3 in Section 3.12 of the Draft EIR/EIS provides information on school bus delays. Local access programs, such as Safe Routes to Schools, would be maintained or enhanced. Significant impacts on traffic and vehicle delay would be mitigated with measures provided in Section 3.2 of the Draft EIR/EIS.

Impact SOCIO#4 in Section 3.12 of the Draft EIR/EIS describes the applicable IAMFs that the Authority would implement to avoid and minimize impacts on children's learning ability from construction noise. Further, mitigation to reduce significant noise and vibration impacts during construction is discussed in Section 3.4.7, Mitigation Measures, of the Draft EIR/EIS.

### 1858-661

The comment states that the Draft EIR/EIS defers mitigation measures and must formulate concrete, enforceable mitigation measures to ensure significant impacts will be mitigated to less than significant. In fact, in addition to the enforceable project design features identified to avoid and minimize adverse impacts, the Draft EIR/EIS provides an extensive set of enforceable mitigation measures to address significant impacts. As noted in the comment, many mitigation measures require the contractor to prepare additional management plans prior to construction. Under CEQA, where development of specific mitigation will rely upon information not yet available, an EIR may take a phased approach to the development of specific mitigation, provided that it has analyzed the impact and made a significance determination, commits to mitigation in the form of a mitigation measure for the significant effect, and specifies "performance standards which would mitigate the significant effect of the project and which may be accomplished in more than one specified way" (14 CCR 15126.4(a)(1)(b)). The same is true under NEPA. The EIS must discuss mitigation "in sufficient detail to ensure that environmental consequences have been fairly evaluated," but it is not necessary to formulate and adopt a complete mitigation plan (Robertson v. Methow Valley Citizens Council, 490 U.S. 332, 352 [1989]). The mitigation measures identified in the Draft EIR/EIS meet these requirements.

## Response to Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020) - Continued

### 1858-662

The comment correctly notes that the Draft EIR/EIS identifies school sites as sensitive receptors. Please refer to Section 3.3.5.1, Air Quality, of the Draft EIR/EIS for this information.

With respect to construction-generated VOC, NOx, and PM10 emissions, the Final EIR/EIS finds that the impact would be less than significant with mitigation measures AQ-MM#2 Offset Project Construction Emissions in the San Francisco Bay Area Air Basin and AQ-MM#3 Offset Project Construction Emissions in the San Joaquin Valley Air Basin, which is the correct determination based on the effects analysis and evidence presented in Impact AQ#1, Impact AQ#2, and Impact AQ#3. Where emissions of VOC, NOx, or PM10 exceed an air district or de minimis threshold, the Authority will implement these measures to reduce and offset the impacts on air quality resources. Please refer to Section 3.3.9, CEQA Significance Conclusions, of the Final EIR/EIS for this information. Additionally, refinements were made to the particulate matter mass emissions inventory in the Final EIR/EIS to more comprehensively capture emissions reductions that would be achieved through implementation of AQ-IAMF#1: Fugitive Dust Emissions. Mitigation Measure AQ-MM#1 was also added in response to direction from the Bay Area Air Quality Management District. This measure outlines additional onsite controls that will further reduce VOC, NOx, and PM10 emissions.

### 1858-663

The comment correctly notes that the Draft EIR/EIS discloses potential health consequences of public exposure to NO2. Please refer to Section 3.3.5.1, Air Quality, of the Draft EIR/EIS for this information.

With respect to construction-generated localized concentrations of NO2 and PM, the Final EIR/EIS finds that the impact would be significant and unavoidable, which is the correct determination based on the effects analysis and evidence presented in Impact AQ#5. Project features would minimize air quality impacts (AQ-IAMF#1 through AQ-IAMF#6), although emissions concentrations would still violate the ambient air quality standards and exceed the SIL. Please refer to Section 3.3.9, CEQA Significance Conclusions, of the Final EIR/EIS for this information. Mitigation Measure AQ-MM#1 has been added to the Final EIR/EIS in response to direction from the Bay Area Air Quality Management District. This measure outlines additional onsite controls that will further reduce NO2, PM2.5, and PM10 emissions.

### 1858-664

To address this comment, a summary of the requested information on potential NO2 health consequences has been added to Section 3.3.5.1, Air Quality, of the Final EIR/EIS. The additional information provides further background and context. It does not present new or substantive information warranting recirculation of the Draft EIR/EIS. Also, please note that the Final EIR/EIS finds that NOx impacts would be less than significant with mitigation measures AQ-MM#2 Offset Project Construction Emissions in the San Francisco Bay Area Air Basin and AQ-MM#3 Offset Project Construction Emissions in the San Joaquin Valley Air Basin. Where emissions of NOx exceed an air district or de minimis threshold, the Authority will implement these measures to reduce and offset the impacts on air quality resources.

## Response to Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020) - Continued

### 1858-665

The comment noted that the Draft EIR/EIS does not predict the extent or severity of health impacts from significant localized PM and NO<sub>2</sub> emissions. Please refer to Section 3.3.4, Methods for Evaluating Impacts, and Section 3.3.9, CEQA Significance Conclusions, of the Draft EIR/EIS for this information. As disclosed, models that quantify changes in ambient pollution and resultant health effects were developed to support regional planning and policy analysis and have limited sensitivity to small changes in criteria pollutant concentrations induced by individual projects. Accordingly, translating project-generated NO<sub>2</sub> or PM emissions to the locations where specific health effects could occur cannot be estimated with a high degree of accuracy. Nonetheless, the Draft EIR/EIS provides a general order-of-magnitude characterization of potential health consequences associated with project-generated direct PM and precursors to PM (with no secondary formation) using data from the USEPA (as cited in Section 3.3, Air Quality and Greenhouse Gases, of the Draft EIR/EIS). As noted, due to the complex chemistry governing NO<sub>2</sub> and other pollution formation (e.g., ozone), USEPA does not have best practicable technology values for secondary pollutants, such as nitrates from NO<sub>2</sub> emissions, and therefore a correlation of project-generated NO<sub>2</sub> emissions to potential health effects was not performed. Section 3.3.5.1, Air Quality, of the Draft EIR/EIS discloses potential human health and environmental impacts from exposure to NO<sub>2</sub> emissions based on published literature. Table 3.3-33 in Section 3.3. of the Draft EIR/EIS presents the estimated incidence (i.e., cases) of health effects based on construction-generated direct PM<sub>2.5</sub> and PM<sub>2.5</sub> precursors (NO<sub>x</sub> and SO<sub>2</sub>) for Alternative 4, which is the alternative with the highest estimated PM emissions. The potential health consequences are reflective of population-level impacts based on nationally-averaged health impact functions, as developed by USEPA. A specific characterization of health consequences that may present among District students, faculty, staff, or parents from exposure to project-generated construction emissions cannot be developed with any degree of accuracy or certainty. There are large individual differences in the intensity of symptomatic responses to air pollution. These differences are influenced, in part, by the underlying health condition of an individual, which cannot be known for members of the District.

### 1858-666

The comment on Education Code Section 17213 and definition of DPM as a TAC is noted. This comment does not raise issue with any of the conclusions of the Draft EIR/EIS.

With respect to the comment on modeled DPM concentrations and health risks for school receptors, the Authority modeled all receptors with "residential" exposure parameters. Defining all receptors "residential" is conservative because it combines the longest exposure duration with the highest age-sensitivity factor and associated exposure frequency, yielding a worst-case assessment of potential cancer burden. The influence of these variables on the cancer risk modeled for a residential and school receptor is discussed below.

OEHHA recommends the daily breathing rate for school receptors be based on "95th percentile 8-hour moderate intensity breathing rates", which are slightly greater than residential receptors (based on only 95th percentile values) (for example, within the 2 through 9 age bracket, the applicable daily breathing rate for a "school" receptor is 640 liters/kilogram/day and the rate for a "residential" receptor is 631 liters/kilogram/day). However, the applicable age-sensitivity factor for school-aged children (as early as age 5 for kindergarten) is only 3 (OEHHA age bracket of 2 through 9). In contrast, the age-sensitivity factor for a residential receptor with exposure beginning during the third trimester is 10. This same age-sensitivity factor is also applicable to the 2 years of exposure during ages 0 through 2. The DPM exposure frequency is also higher for a residential receptor, compared to a school receptor. The OEHHA-recommended residential exposure frequency is 350 days per year, which is equivalent to 0.96 (350 days / 365 days a year). The recommended school exposure frequency is 180 days per year, which is equivalent to only 0.49 (180 days / 365 days a year).

The higher age-sensitivity factor and exposure frequency for "residential" receptors results in a higher calculated cancer risk compared to a school receptor, even accounting for higher daily breathing rate of school-aged children, assuming the same DPM concentration. Accordingly, the cancer risks reported in the Draft EIR/EIS are conservative for schools (i.e., risks to school receptors would be lower than shown in the Draft EIR/EIS).

To address this comment, the Authority has added additional text in Section 3.3.4.3, Methods for Impact Analysis, of the Final EIR/EIS and to the Air Quality and Greenhouse Gases Technical Report (Volume 2, Appendix 3.3-A), Section 6.4.9,

## Response to Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020) - Continued

### 1858-666

Construction Health Risk Assessment. The additional text clarifies that all receptors were modeled with "residential" exposure parameters, which results in a conservative assessment of cancer risk for all other receptor types, including schools. To avoid confusion, the word "residential" has been removed from Appendix E to the Air Quality and Greenhouse Gases Technical Report in Volume 2 of the Final EIR/EIS.

In addition, the Authority conducted a construction health risk assessment for the following schools located within the Morgan Hill and Gilroy Subsection: Barrett Elementary, Central High School, Charter School of Morgan Hill, and the San Martin/Gwinn Elementary School. The exposure analysis followed OEHHA's guidance for school age "student" receptors. The results of the analysis indicate that the highest student incremental cancer risk was 1.3 per million, which is well below the maximum found for the residential receptors as reported in the Draft EIR/EIS, and is also well below the 10 in a million threshold. Technical documentation on the school analysis conducted in response to this comment is available upon request.

### 1858-667

The Draft EIR/EIS includes an analysis of the impacts of receptor exposure to DPM at the construction fence line within the BAAQMD under Impact AQ#6. The Draft EIR/EIS concludes the impact is less than significant (see Table 3.3-19 in Section 3.3 of the Draft EIR/EIS) based on the effects analysis and evidence. Accordingly, the impact to school receptors (which are further from the construction site than the modeled fenceline receptors) would be less than significant and no mitigation measures are required. As described in more detail in the Air Quality and Greenhouse Gases Technical Report (Draft EIR/EIS Volume 2, Appendix 3.3-A), Section 6.4.9.2, Air Dispersion Modeling, DPM concentrations resulting from project construction were modeled along the edge of each subsection within the BAAQMD, with two exceptions: (1) for the trench, an additional 20–30-meter setback distance was allowed based on their limited location, and (2) at the tunnel openings where staging would occur, a 500-foot safety setback distance was used. This modeling approach is conservative because the concentration of DPM decreases dramatically as a function of distance from the source. For example, studies show that DPM concentrations at 1,000 feet from the source can be reduced by more than 65 percent, compared to concentrations directly at the source (CARB 2005, as cited in Section 3.3, Air Quality and Greenhouse Gases, of the Draft EIR/EIS). Consequently, DPM concentrations and thus health risks would be substantially lower than presented in the Draft EIR/EIS at specific receptor locations (including San Martin/Gwinn Elementary School)).

Please also refer to the response to submission SJM-1858, comment 666, which describes how the DPM analysis for the Draft EIR/EIS takes a conservative approach for the health risk assessment and estimated health risks, and how it applies to schools. To confirm the conclusion that risks would be greatest at the construction fenceline and lower at all school sites, the Authority conducted a construction health risk assessment for Barrett Elementary, Central High School, Charter School of Morgan Hill, and the San Martin/Gwinn Elementary School. The highest student incremental cancer risks are as follows:

Barrett Elementary: 0.1 per million

Central High School: 0.1 per million

Charter School of Morgan Hill: 0.8 per million

San Martin/Gwinn Elementary School: 1.3 per million

The analysis results confirm that impacts to receptors at the four identified schools would be less than significant and no mitigation measures are required. Technical



## Response to Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020) - Continued

### 1858-667

documentation on the school analysis conducted in response to this comment is available upon request.

### 1858-668

The comment noted that the Draft EIR/EIS does not address potential air pollution from vehicle rerouting due to closed intersections during train passing. While individuals may elect to take an alternative travel route to avoid a train crossing, it is unknown to what extent motorists will change their personal driving patterns, if at all, and as such, it would be speculative to quantify the impact of potential vehicle rerouting on localized particulate matter emissions. While traffic volumes and thus emissions may increase on parallel routes to those with train crossings, these increases would be temporary and would be primarily from passenger cars. Passenger cars in the County are predominantly gasoline-powered (and therefore do not generate diesel exhaust), with an increasing number becoming electrified by 2040. At the regional level, as discussed in Impact TR#5 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS, the project is expected to reduce VMT within Santa Clara County by 230 million vehicle miles on an annual basis in 2040. Even if some individuals elect to take an alternative travel route to avoid a train crossing, the overall net effect on VMT resulting from the project is expected to be a significant decrease within the County. Accordingly, the project would result in a criteria pollutant emissions benefit, as disclosed in Impact AQ#9 in Section 3.3, Air Quality and Greenhouse Gases of the Draft EIR/EIS.

### 1858-669

With respect to the quality and accuracy of the data used to quantify emissions, both the construction and operational impact analyses rely on project-specific assumptions that were derived using accepted tools and techniques. As discussed in Section 3.3.4.3, Methods for Analysis, construction GHG emissions were quantified using project-specific construction data (e.g., schedule, equipment, on-site and off-site truck volumes) provided by the project engineering team. These data were developed based on an engineering analysis conducted in 2018 and reflect the latest and most accurate assumptions for the project. Operational emissions were quantified based on the level of ridership as presented in the Authority's 2016 Business Plan. While the 2018 Business Plan was adopted in May 2018 and presents slightly different ridership forecasts for the 2029 and 2040 analysis years, the HSR project would ultimately achieve the same benefits as reported in the Final EIR/EIS (refer to Volume 2, Appendix 3.3-C).

### 1858-670

As stated in Section 3.4.2.3, Regional and Local, of the Draft EIR/EIS, the HSR system is not subject to local general plan policies and ordinances related to noise limits or to locally based criteria concerning noise and vibration for the project alternatives. The project is subject to the FRA noise and vibration impact criteria, and the noise and vibration impact assessments were conducted following FRA methodology and criteria. As shown in Tables 5-10 through 5-13 of Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), the noise model results indicate there would not be noise impacts at schools in Morgan Hill.

## Response to Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020) - Continued

### 1858-671

As stated in Section 3.4.4.5, Method for Determining Significance under CEQA, of the Draft EIR/EIS, only severe noise impacts are considered significant. HSR train operations under Alternative 4 would expose 1,212 sensitive receptors (1,224 with the DDV) to severe noise impacts in 2040 without mitigation. With noise barrier mitigation, the number of sensitive receptors exposed to severe noise impact would be reduced to 293 (305 with the DDV) under Alternative 4. With noise barrier mitigation and implementation of quiet zones by local jurisdictions, the number of sensitive receptors exposed to severe noise impacts under Alternative 4 could be reduced to 194 (207 with the DDV).

The existing noise measurements were conducted at representative locations throughout the project corridor; these sites were chosen to identify the dominant noise sources in the project corridor, which in most locations included existing railways and roadways (including heavily traveled roadways). The noise from these transportation sources does not change substantially over time. All noise measurement results were shown to calibrate to the existing noise model, as documented in Table 5-2 of Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS). For these reasons, noise measurements from 2009 through 2017 used in the analysis are valid and do not need to be retaken.

A new appendix, Appendix 3.4-C, Noise Impact Locations (located in Volume 2, Technical Appendices), has been added to the Final EIR/EIS, with new figures showing the location of noise impacts and proposed noise barriers in greater detail. As shown in Tables 5-10 through 5-13 of Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), the noise model results indicate there would not be noise impacts at schools in Morgan Hill.

### 1858-672

It is not necessary or appropriate for existing noise measurements to be conducted at all noise-sensitive receptors (FRA 2012, as cited in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS). The existing noise measurements were conducted at representative locations throughout the project corridor; these sites were chosen to identify the dominant noise sources in the project corridor, which in most locations included existing railways and roadways (including heavily traveled roadways).

It is unclear what the comment means by “direct analysis of noise impacts”; all noise-sensitive receptors for all alternatives were analyzed, including schools. The closest school, Gilroy Preparatory School, is approximately 145 feet from the existing railway line, as noted in the Draft EIR/EIS on page 3.4-30. The noise model results at the District’s Adult Education School indicate the school would not have a noise impact.

### 1858-673

As stated in Section 3.4.3, Consistency with Plans and Laws, the Authority, as the lead agency proposing to build and operate the HSR system, is required to comply with all federal and state laws and regulations and to secure all applicable federal and state permits prior to initiating construction on the selected alternative. Therefore, there would be no inconsistencies among the project alternatives and these federal and state laws and regulations. The Caltrans Streets and Highway Code noise levels of 55dBA, L10 or 52dBA, Leq, are for noise levels inside the buildings, not in the vicinity of the school.

## Response to Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020) - Continued

### **1858-674**

As stated in Section 3.4.3, Consistency with Plans and Laws, the Authority, as the lead agency proposing to build and operate the HSR system, is required to comply with all federal and state laws and regulations and to secure all applicable federal and state permits prior to initiating construction on the selected alternative. Therefore, there would be no inconsistencies among the project alternatives and these federal and state laws and regulations.

The project is not subject to the World Health Organization guidelines.

Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS discusses the methodology and criteria used for the project, which is established by the Federal Railroad Administration. All noise-sensitive receptors for all alternatives were analyzed, including schools. As shown in Tables 5-10 through 5-13 of Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), the noise model results indicate there would not be noise impacts at schools in Morgan Hill.

### **1858-675**

Impacts on all noise-sensitive receptors for all alternatives were analyzed, including schools. Noise impact due to startle is not predicted at any school, as summarized under Impact NV#5 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS. The noise assessment results indicate there would not be noise impacts, including from train horns, at Barrett Elementary School, Charter School of Morgan Hill, Central High School, or San Marin/Gwinn Elementary School under any project alternative.

### **1858-676**

The Authority conducted a detailed noise and vibration analysis for all sensitive receptors, including all schools, within the project screening distances for all four project alternatives. This analysis is adequate to meet CEQA and NEPA requirements. There would not be any noise impacts at schools in Morgan Hill. HSR trains would only sound horns under Alternative 4 while approaching at-grade crossings (unless quiet zones are established) and at passenger stations. No revisions to the EIR/EIS related to noise and vibration impacts on schools in Morgan Hill are required.

### **1858-677**

As shown in Tables 5-10 through 5-13 of Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), the noise model results indicate there would not be noise impacts at schools in Morgan Hill.

### **1858-678**

As shown in Tables 5-10 through 5-13 of Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), the noise model results indicate there would not be noise impacts at schools in Morgan Hill. Therefore, mitigation is not required for these sensitive receptors.

Mitigation Measure NV-MM#3 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS states that noise barriers are the primary noise mitigation measure. Where noise barriers are not proposed, building sound insulation would be considered as a potential mitigation measure. If substantial noise reduction cannot be completed through installation of noise barriers or installing sound insulation, the Authority would consider acquiring a noise easement.

### **1858-679**

The Authority conducted a detailed noise and vibration analysis for all sensitive receptors, including all schools, within the project screening distances for all four project alternatives. As shown in Tables 5-10 through 5-13 of Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), the noise model results indicate there would not be noise impacts at schools in Morgan Hill.

## Response to Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020) - Continued

### 1858-680

The commenter references NV-IAMF#1 and SOCIO-IAMF#1 as mitigation measures, but in fact IAMFs are considered part of the project rather than mitigation measures. As stated in the Draft EIR/EIS on Page 3.12-60, mitigation to reduce noise and vibration during construction is discussed in Section 3.4.7, Mitigation Measures, of the Draft EIR/EIS. The mitigation measures would also apply to schools, identified by the FRA as Land Use Category 3 (see Table 3.4-5 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS). See Appendix 3.4-C, Noise Impact Locations (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Final EIR/EIS), for more detailed maps of impacts on sensitive receptors and proposed mitigation. As part of NV-MM#1, the contractor would prepare a noise-monitoring program that would reduce noise levels to the noise limits (an 8-hour Leq of 80 dBA during the day and 70 dBA at night for residential land use, 85 dBA for both day and night for commercial land use, and 90 dBA for both day and night for industrial land use) where a noise-sensitive receptor is present. While the specific noise control methods will be left to the discretion of the contractor, examples of the types of noise control methods that may be implemented are listed in NV-MM#1 and include installation of temporary construction site noise barriers, locating stationary construction equipment far from noise-sensitive sites, and avoiding nighttime construction in residential neighborhoods. Consistent with CEQA requirements, this measure identifies performance standards and types of actions that would ensure effectiveness; this would require the mitigation to meet certain standards. Additionally, under NV-MM#2, the contractor would develop and implement vibration-reduction methods whenever impact pile-driving or other high-vibration-producing activity would occur within 50 feet of any building to meet the FRA criteria. Prior to starting pile driving and other high-vibration activity, the contractor would conduct pre-construction surveys within 50 feet of the activity to document the existing condition of buildings in case damage is reported during or after construction. The contractor would arrange for the repair of damaged buildings or would pay compensation to the property owner. These measures would avoid or offset vibration impacts from construction.

### 1858-681

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-2: Construction Traffic and Parking Management Details.

As described in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS, a series of IAMFs would apply to construction to provide access, including TR-IAMF#2, TR-IAMF#4, and TR-IAMF#5, among others. Per TR-IAMF#4 and TR-IAMF#5, the contractor would prepare specific construction management plans to address maintenance of pedestrian and bicycle access during the construction period where feasible (i.e., meeting design, safety, and ADA requirements). Overall, with the implementation of these IAMFs, project construction would maintain safe routes to schools during construction.

### 1858-682

With respect to Impact AQ#1, the Final EIR/EIS finds that the impact would be less than significant with mitigation, which is the correct determination based on the effects analysis and evidence presented. BAAQMD's CEQA Air Quality Guidelines consider dust impacts to be less than significant if BAAQMD's construction BMPs are employed to reduce these emissions. AQ-IAMF#1 is consistent with BAAQMD's basic and enhanced fugitive dust control measures. As disclosed in the Air Quality and Greenhouse Gases Technical Report (Draft EIR/EIS Volume 2, Appendix 3.3-A), Section 6.4.7, Project Design Features, implementation of AQ-IAMF#1 is expected to reduce fugitive dust from ground disturbance (i.e., scraping and grading activities), unpaved vehicle travel, and demolition by 61 percent, 55 percent, and 36 percent, respectively. Consistent with BAAQMD guidance, with implementation of AQ-IAMF#1, impacts related to fugitive dust emissions are less than significant.



## Response to Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020) - Continued

### 1858-683

This statement was not meant to imply impacts on children were not considered or evaluated, just that there is no separate CEQA threshold specifically for impacts on children as a separate group in the population. However, impacts on schools as well as other places where children congregate, such as parks, were considered in the Draft EIR/EIS in the following sections: Section 3.2, Transportation; Section 3.3, Air Quality and Greenhouse Gases; Section 3.4, Noise and Vibration; Section 3.5, Electromagnetic Fields and Electromagnetic Interference; Section 3.10, Hazardous Materials and Waste; Section 3.11, Safety and Security; Section 3.12, Socioeconomics and Communities; and Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space. Project design features and mitigation measures are identified in each of these sections of the Draft EIR/EIS to avoid or reduce project effects on the places children are anticipated to congregate in order to protect children's health and safety.

### 1858-684

The comment notes that police and fire services are key to school safety, asserts the project could significantly affect safety if these services are impeded, and asks about consultation between the Authority and the Police Department. The Authority consulted with both the Morgan Hill Police Department and the Morgan Hill Fire Department during preparation of the Draft EIR/EIS. The Morgan Hill Police Department indicated that the rail system, highway system, and roadways are part of all hazards planning. The Morgan Hill Police Department would work in conjunction with partnering agencies in times of a major passenger safety incident including but not limited to: CHP, Morgan Hill Fire, the Santa Clara County Sheriff's Office, UPRR, and Amtrak. The security and law enforcement services in areas planned for HSR service, stations, parking areas, and facilities would be the same as the city as a whole. Law enforcement patrol officers would patrol those areas as regularly as other areas of the city. Morgan Hill Police Department patrol officers would respond to calls for service within those areas as needed. The appropriate response would align with the priority assigned to individual calls (City of Morgan Hill 2016, as cited in Section 3.11, Safety and Security, of the Draft EIR/EIS). The EIR/EIS does analyze potential delays for emergency vehicle response times due to increased gate-down times at the at-grade crossings, including in Morgan Hill (see discussion in Impact S&S#4 in section 3.11, Safety & Security).

### 1858-685

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-2: Emergency Vehicle Response Times.

As presented in Chapter 9, Public and Agency Involvement, of the Draft EIR/EIS, the Authority met with the City of Morgan Hill 18 times during preparation of the Draft EIR/EIS, and the City and the Fire Department had the opportunity to comment on the Notice of Preparation and the Draft EIR/EIS. As indicated in Chapter 12, References, of the Draft EIR/EIS, the preparers of the Draft EIR/EIS also reviewed the Morgan Hill 2017 Public Safety Master Plan, the 2018 Emergency Operations Plan, the Fire Suppression/EMS Response Standards Fact Sheet, and 2016 information from the Morgan Hill Police Department concerning police service information. This information was considered adequate to support the analysis of safety and security impacts.

The Morgan Hill Police Department indicated that the rail system, highway system, and roadways are part of all hazards planning. The Morgan Hill Police Department would work in conjunction with partnering agencies in times of a major passenger safety incident including but not limited to: CHP, Morgan Hill Fire, the Santa Clara County Sheriff's Office, Union Pacific, and Amtrak. The security and law enforcement services in areas planned for HSR service, stations, parking areas, and facilities would be the same as the city as a whole. Law enforcement patrol officers would patrol those areas as regularly as other areas of the city. Morgan Hill Police Department patrol officers would respond to calls for service within those areas as needed. The appropriate response would align with the priority assigned to individual calls (City of Morgan Hill 2016, as cited in Section 3.11, Safety and Security, of the Draft EIR/EIS).

The City of Morgan Hill is signatory to the California Civil Disaster Mutual Aid Agreement in California. As such, the Morgan Hill Fire Department works closely with the State and other fire departments in the county on issues of mutual aid and through the Santa Clara County Fire Chiefs are involved in the creation and updating of policy and operational procedures as well as operational training and drill exercises with the other fire departments in the county.

The Draft EIR/EIS analyzes potential impacts related to fire and safety using the thresholds described in Section 3.11.4.5, Method for Determining Significance under

## Response to Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020) - Continued

### 1858-685

CEQA, and specifically analyzed safety hazards, fire hazards, and whether there would be adverse physical environmental impacts related to construction of new government facilities required in order to maintain acceptable service ratios or times. As explained in Section 3.11, Safety and Security, of the Draft EIR/EIS, the only significant safety and security impacts identified concerned emergency vehicle access and response times. Temporary impacts on emergency access and response times would be reduced to a less-than-significant impact without the construction of additional response or fire department facilities but would include constructing access roadways and installing emergency vehicle detection. Operational impacts on emergency vehicle response times would be significant in Morgan Hill prior to mitigation. Mitigation Measure SS-MM#3 includes emergency vehicle signal detection. Mitigation Measure SS-MM#4 includes a wide range of measures, including the potential construction of additional fire and response facilities.

### 1858-686

The cited regulation (California Code of Regulations, Title 5, Section 14010(d)) refers to criteria for selecting sites for new schools. In Section 3.11.6, Environmental Consequences, of the Draft EIR/EIS, the Authority identified schools within 0.25 mile of the proposed project and evaluated potential safety impacts from derailment events and other potential safety impacts. The project design includes several components that minimize the potential for derailment events and the potential safety risks from derailment events, including risks from seismic events. These include a train control system with earthquake early warning detection systems; operational responses to notification of a seismic event including stopping or slowing of trains and inspection of infrastructure; infrastructure design that would prevent structural collapse in the event of a significant seismic event; and rolling stock and infrastructure design elements that keep trains upright and in line in the event of a derailment, such as containment parapets and guard rails, on each side of the trackway. These types of project features would prevent HSR trains from leaving the HSR right-of-way in the rare event of derailment and minimize safety risks to schools (Authority 2014; Railway-Technology.com 2011). Therefore, the Draft EIR/EIS did not identify a significant impact with respect to continuous permanent safety hazards to schools (Impact S&S#15) and did not identify related mitigation.

During the project final design phase, the HSR contractor would conduct a supplemental PHA and a TVA to identify potential collision hazards and other facility hazards and vulnerabilities that then could either be eliminated or minimized by the HSR design (SS-IAMF#3). This analysis would include assessment of potential facility hazards and vulnerabilities and potential safety impacts related to derailment events, including the application of design features (e.g., barriers) to minimize the potential for a derailed train to leave the guideway and affect school structures or individuals outside of the right-of-way. A hazard detection system would be applied throughout the system where supported by hazard analyses that would be conducted prior to commencement of operations (SS-IAMF#3). The hazard detection system would also include systems for detection of vehicle or rail car intrusion, and trespassers where supported by hazard analyses (Authority 2013b, as cited in Section 3.11, Safety and Security, of the Draft EIR/EIS).

During the project final design phase, the HSR contractor would conduct a supplemental

## Response to Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020) - Continued

### 1858-686

PHA and a TVA to identify potential collision hazards and other facility hazards and vulnerabilities, that then could either be eliminated or minimized by the HSR design (SS-IAMF#3). This analysis would include assessment of potential facility hazards and vulnerabilities and potential safety impacts related to derailment events. A hazard detection system would be applied throughout the system where supported by hazard analyses that would be conducted prior to commencement of operations (SS-IAMF#3). The hazard detection system would also include systems for detection of vehicle or rail car intrusion, and trespassers where supported by hazard analyses (Authority 2013b, as cited in Section 3.11, Safety and Security, of the Draft EIR/EIS).

### 1858-687

See response to submission SJM-1858, comment 686 regarding the commenters suggestion to prepare a railroad safety study, evaluate potential safety impacts to schools near the railroad right-of-way, and the need for mitigation. As documented in the response to submission SJM-1858, comment 687, the Draft EIR/EIS does not identify a significant impact related to Impact S&S#15, and therefore, the Draft EIR/EIS does not identify a need for mitigation for safety impacts related to schools. The commenter has provided no evidence that any of the proposed alternatives would result in a significant safety hazard to schools, therefore there is no need for revision and recirculation of the Draft EIR/EIS.

### 1858-688

EMI survey sites were selected per Technical Memorandum TM 3.4.11 (Authority 2010a, as cited by Section 3.5, Electromagnetic Fields and Electromagnetic Interference, of the Draft EIR/EIS), with the goal of providing balanced coverage of the geographic extent of the project and characterizing the full range of high- and low-emission locations. When identifying survey sites, none of the District schools met the TM 3.4.11 site selection guidelines.

The Draft EIR/EIS does not compare modeled magnetic field strength and the setback requirements of CCR 14010(c) because the setback requirements of CCR 14010(c) are based on electric (not magnetic) field strength. CCR 14010(c) applies specifically to high-voltage transmission lines (50 kV and above) and not to MV distribution lines or the 25 kV HSR traction power system. The distance from the closest HV transmission line to each of the four schools ranges from 2,200 to 7,900 feet (well outside the CCR 14010(c) setbacks), and the lines are outside the HSR RSA and are not being relocated.

### 1858-689

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-2: Consultation with Local Agencies and Consistency with Local Regulations.

Consistent with CEQA and NEPA requirements, the project's consistency with local general plans and zoning regulations is provided in Appendix 2-J, Regional and Local Plans and Policies, and Appendix 2-K, Policy Consistency Analysis (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS). Further discussion of the Authority's effort to design the project so that it is compatible with local land use and zoning regulations is available in Section 3.13 of the Draft EIR/EIS. In addition, as discussed in response to comment 688, above, the potential for the project to generate EMI that would effect an existing school is evaluated in Impact EMF/EMI#6 in the Draft EIR/EIS.

## Response to Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020) - Continued

### 1858-690

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-1: Site-Specific Mitigation for Traffic Impacts.

The comment stated that the Draft EIR/EIS should evaluate the delay caused by the project on bus and automobile access to Morgan Hill schools, including an assessment of the safety-related consequences of increased delays. Please refer to Figures 22 through 29 of Appendix 3.2-A, Transportation Data on Roadways, Freeways, and Intersections (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), for a summary of the LOS and impact analysis for roadway facilities within the communities of Morgan Hill and San Martin. Table 3.2-15 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS and Tables 12, 14, and 16 of Appendix 3.2-A (located in Volume 2 of the Draft EIR/EIS), detail changes to intersection LOS and vehicular delays associated with the project in the Existing, 2029, and 2040 analysis scenarios. As described by the comment, vehicular delay is not considered to be an impact under CEQA; however, NEPA effects were identified at a number of intersections within Morgan Hill. Mitigation for these effects is described in Mitigation Measure TR-MM#1 in Section 3.2 of the Final EIR/EIS. In response to comments, the Authority conducted further analysis and developed site-specific mitigation measures for consideration that could reduce identified adverse traffic effects identified in the EIR/EIS. The site-specific mitigation measures include locations within the District's boundaries that would reduce the project's effects on vehicle delay within the area. Please refer to Section 3.11, Safety and Security, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the identified safety-related impacts and mitigation measures. Potential increases in traffic delay on school bus routes associated with the project were not identified as resulting in a safety-related impact.

### 1858-691

The comment stated that the Draft EIR/EIS should evaluate the delay caused by the project on the safety and adequacy of access and pickups/drop-offs at the Charter School of Morgan Hill. As the proposed Downtown Gilroy Station is approximately 17 miles to the south, and the San Jose Diridon Station is roughly 13 miles to the north, little station-related traffic is forecast to use Monterey Road in the vicinity of the school. Alternatives 1, 3, and 4 would not alter Monterey Road or access to the school in this area. Alternative 2 would modify and replace the school's access roadway and pickup and drop-off area. The Authority has clarified the project's approach to this replacement facility, and an additional concept drawing has been prepared to address this change. With the provision of this replacement access roadway and pickup and drop-off area, the project would not have an impact on access or safety at the Charter School of Morgan Hill.

### 1858-692

This comment asserts that the VMT modelling is based on data that is over 15 years old and is no longer reliable and therefore needs to be updated. See response to Submission 1858, Comment #695 which addresses all of these issues. No changes to the EIR/EIS are required in response to this comment.



## Response to Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020) - Continued

### 1858-693

The commenter notes that the Draft EIR/EIS discloses that the impact on the Morgan Hill Unified School District's property taxes would amount to \$1,125,832 under Alternative 2 and compares this to the district's annual operating budget to estimate an annual loss of 1.7 percent. Funding for school districts is determined as a percentage of total property tax revenue. Table 3.12-15 estimates property tax revenue losses from acquisitions under Alternative 2 to be \$1,125,832; the effect on school district funding for Morgan Hill Unified School District is estimated to be \$258,941. Compared to funding for Morgan Hill Unified School District in school year 2015-2016, which is reported in Table 3.12-4 to be \$84,611,621, the loss of school district funding due to property acquisitions would be 0.3 percent of the district's annual funding. This is consistent with the statement in the Draft EIR/EIS that the impact on the district's property taxes would be less than 1 percent loss. It is acknowledged that loss of property tax revenue could affect the District's operating budget and preclude or delay some programs and improvements. However, the basis for the analysis is not the School District's operating budget and, as noted, is based on the percentage of property tax revenue that would be lost due to property acquisitions. This analysis is the basis for the Authority's conclusion that this change would not materially affect school district funding.

### 1858-694

The Authority appreciates your comments on the Draft EIR/EIS. This comment is a conclusion statement of a larger comment letter. In prior individual comments, the commenter provided specific suggestions regarding impacts on schools. Each of these specific comments has been addressed individually. Please refer to responses to submission SJM-1858, comments 659 through 693.

### 1858-695

This comment asserts that key assumptions regarding VMT analysis is "obfuscated", that the VMT decrease is based on an "outdated report" that relies on "a lot of data from 2005". The comment also asserts that the VMT reductions are not conservative and overexaggerated because traffic models are not weighted to vacation or peak travels and are weighted on home to work and retail trips.

To start with, the basic premise of the comment, that there may be imperfections in the calculation of VMT reductions, has no practical significance on the CEQA conclusion. That is because the threshold for a CEQA VMT impact is whether or not the project would add to total state-wide VMT. In other words, the fact that a project reduces state-wide VMT by any amount suffices to conclude that its VMT impacts are less-than-significant. Since HSR will certainly reduce state-wide VMT to some extent, a fact that the commenter does not dispute, the question of whether the calculated reduction may be a bit high or low is moot.

The comment asserts that key assumptions regarding VMT analysis are obfuscated and asserts that the number of people using HSR on an average day is not provided, nor their other travel behavior (e.g., "whether these riders drive or fly without HSR"). This is incorrect. The ridership for the HSR system overall is clearly described in the 2020 Business Plan and the supporting Ridership and Revenue Model Report, which the commenter cited specifically. The 2029 and 2040 Project Section ridership related to San Jose and Gilroy Stations is shown in Table 3.2.2 in Section 3.2, Transportation.

Regarding the model's output of daily ridership rates and potential overcounting because weekends and holidays would have less ridership than weekdays, as discussed in the 2020 Ridership and Revenue Model Report, the BPM-V3 model followed best modeling practices for producing forecasts on an annual basis. This focusses modeling efforts on careful calculation of ridership on a typical weekday. Factors are then applied to adjust this result to reflect different levels of ridership that occur on weekends, holidays, and during different seasons of the year. The result is then used to produce the forecast of annual ridership. Consequently, the VMT estimates, which are derived from the travel demand modelling are appropriately accounting for annual variations in travel activity.

## Response to Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020) - Continued

### 1858-695

As to “whether these riders drive or fly without HSR”, this is part of the system VMT analysis, which is described in detail in Appendix 3.2-B. Appendix 3.2-B Tables 2.3 and 2.5 shows 2029 and 2040 trips without HSR by mode, respectively. Tables 2.4 and 2.6 shows 2029 and 2040 trips with HSR by mode, respectively. Appendix 3.2-B has a table of avoided air trips (Table 2.9), which shows specifically diverted air trips in 2029 and 2040. In regard to people that don’t “travel at all”, travel demand modelling is focused on the people that travel and their modes, not the people who don’t travel; simply put, identifying the number of people who don’t travel is not relevant to any analysis needed for the environmental review in the EIR/EIS.

The comment references the description of the 2016 ridership and revenue model (BPM-V3), but the comment fails to reference or consider Appendix 3.2-B, which is clearly referenced in Section 3.2, Transportation, as providing specific detail about the VMT modelling. Appendix 3.2-B provides a detailed 29-page technical memorandum describing how the VMT modelling for this project was actually done.

The comment’s assertion that the ridership relies on “a lot of data from 2005” is incorrect. As described in Appendix 3.2-B, the initial development of the ridership and revenue forecasting (Version 1 model) for the HSR Program overall in 2007 utilized a revealed preference/stated preference (RP/SP) survey conducted 2005. As described in Appendix 3.2-B, BPM has been updated twice leading to BPM-V3 (the “V3” indicates Version 3). The 2005 RP/SP survey data is the only referenced 2005 data source mentioned. Furthermore, as explained in the 2020 Business Plan Ridership and Revenue Model report cited in this comment (Authority 2016a), a second RP/SP survey data was conducted in 2013-2014. The BPM-V3 incorporates recent RP/SP survey data and does not solely rely on 2005 data, as suggested by the commenter. Also, as described in the ridership and revenue report, the RP/SP data is not the only survey data used in the BPM-V3, but other sources, such as the California Household Travel Survey Data, Harris On-line Panel Long-Distance Survey, and U.S. census data (these data sources referenced are from 2010 to 2013).

The comment’s assertion that BPM-V3 is “outdated” is unsupported by any actual description of insufficiency of the model or any reference to assumptions or inputs that are not reasonably representative of ridership behavior or conditions. As described

### 1858-695

above, the BPM has been updated twice already to take in new data when it is available.

The comment also asserts that the HSR EIR/EIS used “outdated” modelling from Caltrain Peninsula Corridor Electrification Project (PCEP) EIR), but also provides no substantiation as to why that model does not produce representative results. The only references to the use of data from the PCEP EIR in Section 3.2 of the HSR EIR/EIS are as follows: 1) a description of freight car heights and overhead clearances, which have not changed since the PCEP EIR, and 2) freight activity data in Table 3.2-22, which was updated in the Final EIR/EIS for the HSR project to use the most recent representative freight dispatch data. The PCEP EIR was an appropriate source of data for these items.

No changes to the EIR/EIS are required in response to this comment.

### 1858-696

With respect to the quality and accuracy of the data used to quantify emissions, both the construction and operations impact analyses rely on project-specific assumptions that were derived using accepted tools and techniques. As discussed in Section 3.3.4.3, Methods for Impact Analysis, of the Draft EIR/EIS, construction GHG emissions were quantified using project-specific construction data (e.g., schedule, equipment, on-site and off-site truck volumes) provided by the project engineering team. These data were developed based on an engineering analysis conducted in 2018 and reflect the latest and most accurate assumptions for the project. Operational emissions were quantified based on the level of ridership as presented in the Authority’s 2016 Business Plan (Authority 2016, as cited in Section 3.3, Air Quality and Greenhouse Gases, of the Draft EIR/EIS). While the 2018 Business Plan (Authority 2018, as cited in Section 3.3 of the Draft EIR/EIS) was adopted in May 2018 and presents slightly different ridership forecasts for the 2029 and 2040 analysis years, the HSR project would ultimately achieve the same benefits as reported in the Final EIR/EIS (refer to Volume 2, Appendix 3.3-C, Changes to Project Benefits Based on 2018 Business Plan).

### 1858-697

Please refer to the response to submission SJM-1858, comment 662.

## Response to Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020) - Continued

### 1858-698

Please refer to the response to submission SJM-1858, comment 663, and the response to submission SJM-1858, comment 664.

### 1858-699

AERMOD and HARP files for the Draft EIR/EIS health risk assessment and localized ambient air quality analysis are available for public review upon written request to the Authority. Technical documentation for the school specific analysis that was conducted in response public comment is available upon request.

With respect to the method used to quantify cancer risk and a summary of the school specific assessment results; please refer to the response to submission SJM-1858, comment 667.

### 1858-700

Please refer to the response to submission SJM-1858, comment 666.

### 1858-701

Please refer to the response to submission SJM-1858, comment 667.

### 1858-702

Please refer to the response to submission SJM-1858, comment 696.

### 1858-703

As discussed under Impact AQ#17 in the Final EIR/EIS, construction of all alternatives would result in a less than significant GHG impact because emission reductions during operations from reduced auto and aircraft trips would offset the short-term construction-related contribution to increased GHG emissions. Accordingly, mitigation to reduce construction-generated GHG emissions is not required. Nevertheless, AQ-IAMF#3 requires construction contractors to use renewable diesel fuel in all heavy-duty off-road diesel-fueled construction equipment and on-road diesel trucks, which will reduce associated GHG emissions. Construction of the project is also subject to the Authority's Sustainability Policy. The policy includes five sustainability priorities, including conservation of natural resources. Through the policy, the Authority requires recycling 100 percent of the steel and concrete from construction and demolition and diverting at least 75 percent of all other construction and demolition waste from landfills, unless local regulations specify a higher diversion rate. The Authority is also committed to sustainable and local procurement.

Refer to Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features, of the Final EIR/EIS. The 2020 Sustainability Report is available online here: [https://hsr.ca.gov/docs/programs/green\\_practices/sustainability/Sustainability\\_Report\\_2020.pdf](https://hsr.ca.gov/docs/programs/green_practices/sustainability/Sustainability_Report_2020.pdf)

### 1858-704

A new appendix, Appendix 3.4-C, Noise Impact Locations (located in Volume 2, Technical Appendices), has been added to the Final EIR/EIS, with new figures showing the location of noise impacts and proposed noise barriers in greater detail.

The closest school, Gilroy Preparatory School, is approximately 145 feet from the existing railway line, as noted in the Draft EIR/EIS on page 3.4-30. There would not be noise impact at the Adult Education School. Active outdoor land uses are not considered noise sensitive by the FRA criteria used for this project.

## Response to Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020) - Continued

### 1858-705

As shown in Tables 5-10 through 5-13 of Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), the noise model results indicate there would not be noise impacts at schools in Morgan Hill.

The Central High School building is approximately 722 feet from the Alternative 2 HSR tracks and approximately 639 feet from the Alternative 4 HSR tracks. The noise criteria apply to the building facades near doors and windows, as discussed on page 4-7 of Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS).

It is not standard or required to include all noise calculations at all sensitive receptors. The level of detail included in the document is standard for this phase of a transportation project.

### 1858-706

The distances listed in Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), Tables 5-10 through 5-13 are representative of the impacted receptors in each section. In sections without noise impacts, the distances are for the nearest nonimpacted sensitive receptor. Under Alternative 2, in the section from California Avenue to Highland Avenue, there was only one noise-impacted receptor, a place of worship that is 145 feet from the HSR tracks, which is why there is only one distance listed. The San Martin/Gwinn K-8 School does not have a noise impact. Under Alternative 4, the closest nonimpacted receptor is located 227 feet from the HSR tracks in this section. All noise sensitive receptors within the project screening distances were analyzed, including all schools.

### 1858-707

The Morgan Hill Community Adult School is not listed in Table 5-11 of Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS) because it does not have a noise impact under Alternative 2. Table 5-11 lists distances of impacted receptors under Alternative 2 in the section from Tilton Avenue to Tennant Avenue; under Alternative 2, no schools have noise impacts in this section.

### 1858-708

The definitions of the abbreviations "Micro" and "Amp" have been added to Table 5-11 of Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Final EIR/EIS). They stand for amphitheater and microelectronic facility. The three institutional uses along the Tilton Avenue to Tennant Avenue section with moderate noise impacts under Alternative 2 are the Villa Mira Monte historical building and two courthouses. A new appendix, Appendix 3.4-C, Noise Impact Locations (located in Volume 2), has been added to the Final EIR/EIS, with new figures showing the location of noise impacts and proposed noise barriers in greater detail.

### 1858-709

The threshold of 3 dBA increase due to project rail noise does not apply to the project. Please refer to Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS for the methodology and criteria used to identify noise and vibration impacts for the project. The project is subject to the FRA noise and vibration impact criteria, and the noise and vibration impact assessments were conducted following FRA methodology and criteria. As shown in Tables 5-10 through 5-13 of Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), the noise model results indicate there would not be noise impacts at schools in Morgan Hill.

### 1858-710

It is not necessary or appropriate for existing noise measurements to be conducted at all noise-sensitive receptors (FRA 2012, as cited in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS). The existing noise measurements were conducted at representative locations throughout the project corridor; these sites were chosen to identify the dominant noise sources in the project corridor, which in most locations included existing railways and roadways (including heavily traveled roadways). The noise from these transportation sources does not change substantially over time. All noise measurement results were shown to calibrate to the existing noise model, as documented in Table 5-2 of Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS). For these reasons, ambient noise measurements collected from 2009 through 2017 are valid and reliable and do not need to be retaken.



## Response to Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020) - Continued

### **1858-711**

The closest noise measurement site to Barrett Elementary School is N107 at 877 English Walnut Court, Morgan Hill, which is also directly adjacent to US 101; therefore, the measurement site is consistent with existing noise at this school. Table 5-1 of Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), lists all of the noise measurement sites along US 101 through Morgan Hill.

### **1858-712**

The existing noise measurements were conducted at representative locations throughout the project corridor; these sites were chosen to identify the dominant noise sources in the project corridor, which in most locations included existing railways and roadways (including heavily traveled roadways). The noise from these transportation sources does not change substantially over time. All noise measurement results were shown to calibrate to the existing noise model, as documented in Table 5-2 of Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS). For these reasons, the noise measurement data is reliable and does not need to be retaken.

### **1858-713**

Please refer to response to submission SJM-1858, comment 712.

### **1858-714**

The ambient noise measurements were conducted at representative locations throughout the project corridor; these sites were chosen to identify the dominant noise sources in the project corridor, which in most locations included existing railways and roadways (including heavily traveled roadways). The measured noise levels at N101 were not used directly at Central High School but were used to calculate the existing noise levels at the school, consistent with standard FRA methodology.

### **1858-715**

Please refer to response to submission SJM-1858, comment 712.

### **1858-716**

Please refer to response to submission SJM-1858, comment 675.

### **1858-717**

A new appendix, Appendix 3.4-C, Noise Impact Locations (located in Volume 2, Technical Appendices), has been added to the Final EIR/EIS, with new figures showing the location of noise impacts and proposed noise barriers in greater detail.

### **1858-718**

The construction noise analysis follows the methodology established by the FRA, and the level of detail is standard for this phase of a transportation project.

Please refer to Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS) for detail on the construction noise analysis. In Appendix 3.4-A, Section 4.1.3.1, Table 4-2 states the FRA construction noise assessment criteria, Section 4.1.5.1 explains the construction noise analysis prediction methods, Section 5.1.2.1 explains the construction noise analysis methods and how the buffer distances were calculated, Table 5-3 lists the construction equipment noise emission levels, and Table 5-4 lists the construction activity noise levels and includes the calculated buffer distances to where impact would occur.

## Response to Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020) - Continued

### 1858-719

Section 3.4.4.3, Methods for Impact Analysis, of the Draft EIR/EIS summarizes the thresholds to assess potential noise impacts on schools and the prediction methods used to assess potential impact. The noise model results indicate there would not be noise impacts at schools in Morgan Hill; therefore, mitigation measures would not be required. No revisions to the EIR/EIS are required.

World Health Organization guidelines, California Building Code, and other references do not apply to the project.

As stated in Section 3.4.3, Consistency with Plans and Laws, the Authority, as the lead agency proposing to build and operate the HSR system, is required to comply with all federal and state laws and regulations and to secure all applicable federal and state permits prior to initiating construction on the selected alternative. Therefore, there would be no inconsistencies among the project alternatives and these federal and state laws and regulations.

### 1858-720

Section 3.4, Noise and Vibration, Table 3.4-4 of the Draft EIR/EIS states the construction noise impact criteria for the project. The construction noise analysis follows the methodology established by the FRA, and the level of detail is standard for this phase of a transportation project. No revisions to the EIR/EIS are required.

### 1858-721

The construction noise analysis follows the methodology established by the FRA, and the level of detail is standard for this phase of a transportation project.

As stated in Section 3.4.8.1, Construction Noise, of the Draft EIR/EIS, the Authority and its contractors would comply with FRA guidelines for minimizing noise impacts at sensitive receptors; however, some construction noise impacts would remain. This would require the contractor to conduct the construction noise monitoring program as discussed in NV-MM#1. The contractor would be responsible for routing construction truck traffic and implementing construction noise mitigation measures and for preparing a noise control plan prior to construction in order to ensure that construction of the project would comply with FRA construction noise limits where feasible through the use of mitigation measures.

The noise model results indicate there would not be noise impacts at schools in Morgan Hill; therefore, mitigation measures would not be required.

No revisions to the EIR/EIS are required.

## Response to Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020) - Continued

### 1858-722

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

See response to submission SJM-1858, comment 687 regarding the commenters suggestion to prepare a railroad safety study, evaluate potential safety impacts to schools near the railroad right-of-way, and the need for mitigation. Section 3.11, Safety and Security, of the Draft EIR/EIS identifies and evaluates potential impacts on schools within the 0.25 mile RSA. During the subsequent project design phase, the HSR contractor would conduct a supplemental PHA and a TVA to identify potential collision hazards and other facility hazards and vulnerabilities, that then can either be eliminated or minimized by the HSR design (SS-IAMF#3).

Major utilities, including high-pressure natural gas lines, that cross or run parallel to the HSR tracks would need to be relocated or protected in place during project construction and are identified in Appendix 3.6-A, Public Utilities and Energy Facilities. Impacts related to public utilities are described in Impact PUE#1, Impact PUE#3, and Impact PUE. The Authority has a Program Safety and Security Management Plan, which is described in more detail in Section 3.11.2 of Section 3.11, Safety and Security. This plan includes the use of HSR trainsets and fixed infrastructure that would employ the latest safety features and designs to enable the trains to stay upright and in-line in the event of a derailment. It also includes fire and life safety features to manage adjacent hazards, such as natural gas pipelines.

### 1858-723

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

The comment expresses concerns about at-grade crossing safety for pedestrians and vehicles, risks to nearby schools due to potential derailment, whether design features to control safety would be placed in proximity to school facilities, and the presence of gas pipelines.

See response to submission SJM-1858, comment 686 regarding the commenters concerns about at-grade crossing safety, potential safety impacts on schools near the railroad right-of-way due to potential derailment, and the need for mitigation. Concerning where safety improvements would be placed, they would be placed within the identified operational right-of-way identified in the preliminary engineering design drawings contained in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, of the Draft EIR/EIS.

Regarding the potential presence of gas pipelines, please refer to Impact S&S#11, which discusses construction in areas with oil and natural gas pipelines (and other high-risk facilities), and to Impact S&S#13, which discusses operational effects in areas with oil and natural gas pipelines (and other high risk facilities).

### 1858-724

EMF survey sites were selected per Technical Memorandum TM 3.4.11 (Authority 2010a, as cited by Section 3.5, Electromagnetic Fields and Electromagnetic Interference, of the Draft EIR/EIS), with the goal of providing balanced coverage of the geographic extent of the project and characterizing the full range of high- and low-emission locations. When identifying survey sites, none of the District schools met the TM 3.4.11 site selection guidelines. The setback requirements of CCR 14010(c) do not apply to the HSR OCS. The applicable limit for electric fields (5 kV/m) is specified in Table 3.5-5 in Section 3.5 of the Draft EIR/EIS. The highest-strength electric field for a District school (Charter School of Morgan Hill) is approximately 0.1 kV/m, or roughly the same as a 115 kV transmission line at a distance of 100 feet.

## Response to Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020) - Continued

### 1858-725

The comment notes that the Draft EIR/EIS should include discussion of how the modeled magnetic field strengths compare to observed ambient levels and how school sites in close proximity to the HSR easement are impacted by EMF.

Typical measured magnetic field strengths range from 0.01 mG in very isolated areas, to between 0.1 and 1 mG in most suburban settings, and up to 40 mG in areas with nearby electrical distribution infrastructure, such as substations or transmission lines. Predicted HSR-generated levels at the 62 sensitive-receptor sites identified in the study, including schools, ranged from 0.01 to 150 mG, with an average level of 20 mG. More generally, the magnetic field strength rapidly decreases with increasing lateral distance from the HSR track. The worst-case predicted level (standing at the right-of-way fence line) is 150 mG. At 50 feet away, the level is 20 mG; at 100 feet, the level is 7 mG; and at 200 feet from the fence, the level is 2 mG. At the RSA boundary for this study (500 feet from the project centerline), the predicted level is 0.5 mG.

The predicted magnetic field strength (82 mG) for the viaduct option at Charter School of Morgan Hill is the result of the track being only 40 feet from the school property line. While this level is higher than it is at other locations, it is still far below the MPE limit of 9,040 mG. The other District schools are farther from the HSR alignment and have correspondingly lower exposures (in the range of 1–2 mG). Therefore, the Draft EIR/EIS adequately addresses the modeled EMF generation of the HSR and correctly compares these values to the applicable threshold.

A clarification comparing the predicted magnetic field strengths with measured ambient levels has been added to Section 3.5.5.3, Project Impacts, of the Final EIR/EIS.

The predicted magnetic field strength (82 mG) for the viaduct option at Charter School of Morgan Hill is the result of the track being only 40 feet from the school property line. While this level is higher than it is at other locations, it is still far below the MPE limit of 9,040 mG. The other District schools are farther from the HSR alignment and have correspondingly lower exposures (in the range of 1–2 mG). Therefore, the Draft EIR/EIS adequately addresses the modeled EMF generation of the HSR and correctly compares these values to the applicable threshold.

### 1858-725

A clarification comparing the predicted magnetic field strengths with measured ambient levels has been added to Section 3.5.6.3, Project Impacts, of the Final EIR/EIS.

### 1858-726

As described in the response to comment 1858-693, the loss of school district funding due to property acquisitions would be 0.3 percent of the Morgan Hill Unified School District's annual funding under Alternative 2. The effects on school district funding are disclosed in Table 3.12-15 and page 3.12-77 and acknowledge that the greatest displacement of students relative to total enrollment would occur in the Morgan Hill School District under Alternative 2. The analysis of impacts on the Morgan Hill School District is not ignored. Table 3.12-23 is intended to provide a high-level summary comparing impacts of the project alternatives in relation to NEPA requirements; it is not intended to reiterate the same level of detail provided under Impact SOCIO#11.

### 1858-727

Please refer to the response to comment 1858-693.

### 1858-728

Noise impact due to startle is not predicted at any school, as summarized under Impact NV#5 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS. As shown in Tables 5-10 through 5-13 of Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), the noise model results indicate there would not be noise impacts, including from train horns, at schools in Morgan Hill.

The project is subject to the FRA noise and vibration impact criteria, and the noise and vibration impact assessments were conducted following FRA methodology and criteria. WHO guidelines and other referenced criteria do not apply to the project.

### 1858-729

Please refer to response to submission SJM-1858, comment 728.

### 1858-730

Please refer to response to submission SJM-1858, comment 728.



## Response to Submission 1858 (Allison Murray, Morgan Hill Unified School District, June 22, 2020) - Continued

### 1858-731

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-2: Construction Traffic and Parking Management Details.

The comment noted that the Draft EIR/EIS should evaluate the delay caused by the project on the safety and adequacy of access and pickups/drop-offs at the Charter School of Morgan Hill. As the proposed Downtown Gilroy Station is approximately 17 miles to the south, and the San Jose Diridon Station is roughly 13 miles to the north, little station-related traffic is forecast to use Monterey Road in the vicinity of the school. Alternatives 1, 3, and 4 would not alter Monterey Road or access to the school in this area. Alternative 2 would modify and replace the school's access roadway and pickup and drop-off area. The Authority has clarified the project's approach to this replacement facility, and an additional concept drawing has been prepared to address this change. With the provision of this replacement access roadway and pickup and drop-off area, the project would not have an impact on access or safety at the Charter School of Morgan Hill.

Regarding the potential effects of project construction on school activities, please refer to Standard Response SJM-Response-TR-2: Construction Traffic and Parking Management. Please refer to Impact TR#1, Impact TR#2, Impact TR#10, and Impact TR#17 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the project's effects on vehicles, transit, pedestrians, and bicycles during construction. Please also refer to TR-IAMF#2, TR-IAMF#4, TR-IAMF#5, TR-IAMF#6, TR-IAMF#7, TR-IAMF#11 and TR-IAMF#12 in Section 3.2 of the Draft EIR/EIS for a description of the contractor's requirements to provide safe and adequate vehicle, transit, and nonmotorized access during construction. To maintain pedestrian and bicycle access, project construction phasing would include specifications for vehicle lanes, passenger loading zones, sidewalks, crosswalks, bike lanes, trails, bus stops, parking, detours, and intersection controls. These features would address how pedestrian and bicycle accessibility would be provided and maintained across the HSR corridor, to and from stations, and on station property for the duration of construction.

### 1858-732

The noise analysis includes the future train schedules for all trains that would operate in the project corridor, including HSR, Caltrain, other passenger trains, and freight trains. As shown in Tables 5-10 through 5-13 of Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), the noise model results indicate there would not be noise impacts at schools in Morgan Hill.

# Submission 1743 (Ana Flores, Pajaro Rivershed Flood Prevention Authority, June 23, 2020)

## Pajaro River Watershed

Flood Prevention Authority

P.O. Box 2453, Seaside, CA 93955 Phone: 831.883.3750 FAX: 831.883.3755 www.pajaroriverwatershed.org

June 23, 2020

Attn: Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113

Submitted via e-mail to [san.jose\\_merced@hsr.ca.gov](mailto:san.jose_merced@hsr.ca.gov)

Thank you for this opportunity to comment on the Draft Environmental Impact Report/ Environmental Impact Statement (EIR/EIS) for the San Jose to Merced Project Section of the California High-Speed Rail (HSR) Project on behalf of the Pajaro River Watershed Flood Prevention Authority (FPA).

The levee system on the Pajaro River ("mainstem") and its tributaries was constructed in 1949 by the U.S. Army Corps of Engineers (USACE). Since construction of the levees, there have been four major floods and at least two associated deaths, with the first flood occurring in 1955, just 6 years after construction. This led to a new USACE project authorization by the Flood Control Act of 1966 to modify the existing Pajaro River flood risk management project.

The Pajaro River watershed encompasses a 1,310 square mile region terminating in the Monterey Bay and is made up of four counties. The two upper watershed counties (Santa Clara and San Benito) make up the majority of the land area in the watershed but the most significant flooding occurs in the two lower watershed counties (Santa Cruz and Monterey). This geographical nature of the watershed made it critical that a Joint Powers Authority representing the entire watershed work together to develop a sustainable flood protection strategy for the lower watershed. Thus, the FPA was established by the California State Legislature in 2000 to "identify, evaluate, fund and implement flood prevention and control strategies in the Pajaro River Watershed on an intergovernmental basis." The FPA is made up of the four counties and flood management agencies in the watershed, including:

County of Santa Clara	Santa Clara Valley Water District
County of San Benito	San Benito County Water District
County of Santa Cruz	Santa Cruz County Zone 7 Flood Control District
County of Monterey	Monterey County Water Resources Agency

Immediately following its formation, the FPA began studying the flooding issues. The FPA completed a four phased study including stream flow modeling, development of flood protection alternatives, selection of a recommended alternative and CEQA analysis, and implementation of the recommended flood protection strategy. The FPA recommended project was the Soap Lake Floodplain Preservation Project that, when paired with the USACE downstream flood risk

reduction project, would provide a watershed based and sustainable flood protection strategy for the Lower Pajaro River communities.

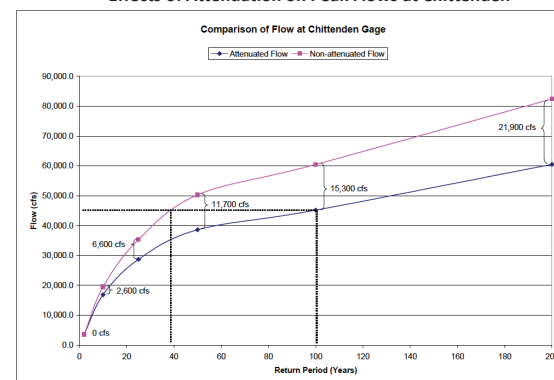
Soap Lake is a natural detention basin, storing water and reducing peak flows that would otherwise increase flooding in the lower Pajaro River. Soap Lake acts as a detention basin that fills during large flow events and slowly recedes after the flood wave has passed. The effect on flooding downstream of the basin is a reduction in the flood magnitude due to attenuation of the peak flows. The FPA modeling shows that the flood storage and attenuation within Soap Lake leads to a significant decrease in downstream peak flows. As can be seen in the table below, attenuation in Soap Lake increases with event magnitude. (RMC Water and Environment, 2005. Pajaro River Watershed Study: Phase 3 and 4A. Pajaro River Watershed Flood Prevention Authority.)

Peak flows at Chittenden with and without Soap Lake

Return Period (Yrs)	Flow with Soap Lake (cfs)	Flow without Soap Lake (cfs)	Peak Difference (cfs)
2	3,600	3,600	0
10	16,900	19,500	2,600
25	28,700	35,300	6,600
50	38,600	50,300	11,700
100	45,200	60,500	15,300
200	60,500	82,400	21,900

The figure below shows the data of the above table in a graphical format. One of the details that becomes apparent is the reduction in level of protection for the downstream areas if Soap Lake attenuation is removed. Existing or future flood protection projects assume that current storage levels are available. The 100-year flood flow at Chittenden is currently believed to be about 45,000 cfs. Without the Soap Lake storage and attenuation, a 45,000 cfs flood flow would occur about every 37 years, instead of every 100 years.

Effects of Attenuation on Peak Flows at Chittenden



## Submission 1743 (Ana Flores, Pajaro Rivershed Flood Prevention Authority, June 23, 2020) - Continued

Should Soap Lake be changed so that the floodplains no longer effectively attenuate peak flows or the floodplains are filled, the downstream Lower Pajaro Project would be seriously impacted. The USACE project is based on the assumption that flood attenuation provided in the upper watershed is maintained. A rough estimate of impacts was completed with the help of the USACE (2005 dollars). Raising the levees to accommodate the higher peak flows would have the following effects:

- **Additional levee cost:** The levees would cost approximately \$60 million more than their current estimate of \$112 million.
- **Additional land required:** As the levees are increased in height, their footprint is proportionally increased to maintain safe side slopes. Along the length of the levees, approximately 44 additional acres would need to be taken from the levee's neighboring land uses, agricultural and urban development.
- **Bridge modification:** The cost and land requirement increases do not account for impacts to bridges. The bridge and approach for Main Street in Watsonville would need to be rebuilt and the Highway 1 bridge and approach might need to be rebuilt. The railroad bridge would need to be significantly modified or abandoned to accommodate the additional levee height. Modification or rebuilding any of the bridges would be a significant additional cost and public nuisance.

In an effort to permanently preserve the floodplain benefits, the FPA is implementing the Soap Lake Floodplain Preservation Project (Soap Lake Project). The Soap Lake Project will preserve the current floodplain attenuation benefits provided by the Soap Lake area in the upper Pajaro River watershed by preserving land in agricultural or open space through fee title acquisition and flood and conservation easements. The Soap Lake Project is designed to ultimately protect approximately 9,100 acres of agricultural lands in the upper Pajaro River Watershed, the approximate area inundated by the 100-year flood flows. The project would maintain the current hydrologic and hydraulic conditions at the existing project site and adjacent properties.

The FPA encouraged the floodplain acquisitions by providing grant funds to agencies and organizations pursuing acquisitions within the Soap Lake floodplain. The funds were made available through a \$4.1 million Proposition 50 Integrated Regional Water Management Grant from the Department of Water Resources (DWR). The FPA used grant funds to support land and easement acquisitions in the Soap Lake Floodplain through the award of grants to reimburse acquisition costs incurred by the participating agencies and organizations. There were three acquisitions completed under the grant agreement totaling almost 400 acres. Additionally, other acquisitions in the floodplain have led to the conservation of 4,564 acres, or 50 percent of the floodplain (see attached Soap Lake Floodplain Conservation Easements). All of these properties have been encumbered with conservation easements consistent with the Soap Lake Project objectives of preserving the floodplain attenuation benefits.

As documented in the EIR/EIS, all four alternatives would cross the Soap Lake floodplain with the track on a combination of embankment and viaduct profiles. As shown on the attached map (Soap Lake Floodplain Conservation Easements & HSR Route), the northern alignment will cross eight

1743-623

parcels with existing conservation easements and the southern alignment will cross two parcels with existing conservation easements (parcels listed below). Both embankment and viaduct track profiles would require the placement of fill in the floodplain for either ballast or viaduct piers. In addition, both the South and East Gilroy MOWFs, as well as roadways and electrical utility improvements, would be in the Soap Lake floodplain. These structures and modifications will result in permanent impacts on floodplain hydraulics and may conflict with the terms of the conservation easements.

**Easements Intersected by HSR Routes**

APN	COUNTY
013-01-0-0320	SAN BENITO COUNTY
013-01-0-0290	SAN BENITO COUNTY
013-01-0-0210	SAN BENITO COUNTY
013-02-0-0170	SAN BENITO COUNTY
013-02-0-0210	SAN BENITO COUNTY
013-02-0-0100	SAN BENITO COUNTY
013-02-0-0090	SAN BENITO COUNTY
013-02-0-0080	SAN BENITO COUNTY
84140010	SANTA CLARA COUNTY
84140011	SANTA CLARA COUNTY
84126032	SANTA CLARA COUNTY
84140008	SANTA CLARA COUNTY

1743-624

On Page 3.8-104, the Authority claims to have performed preliminary hydraulic analyses to quantify impacts from new or modified hydraulic structures for floodplains with existing hydraulic models. The Authority identifies the availability of hydraulic models for seven waterbodies and their associated floodplains in the Resource Study Area (RSA) that have the potential to be permanently affected by the project. The hydraulic model for the Pajaro River and Soap Lake floodplain, while identified in the Appendix 3.8-B, appears to be omitted from some of the presentation in Section 3.8 on Hydrology and Water Resources (for example, the Soap Lake model does not appear in Table 3.8-14).

1743-625

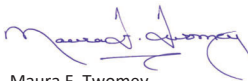
More importantly, the EIR lists the significance criteria under CEQA as one that would "substantially alter the existing drainage pattern of the site or area, including through the alteration of the course of a stream or river or through the addition of impervious surfaces, in a manner that would...", among other things, "substantially increase the rate or amount of surface runoff in a manner which would result in flooding on- or off-site" (Section 3.8.4.5, page 3.8-17 of the draft EIR/EIS). There also exists an implicit significance criterion in the draft EIR of an increase in the water surface elevations of the 100-yr recurrence interval floodplain of more than 1 foot. It is clear from the descriptions above that Soap Lake plays a large hydraulic role in modulating the flood wave downstream of Soap Lake. So while the Authority's hydraulic modeling of the Soap Lake floodplain post-project for each alternative, as shown in figures 3.8-18 through 3.8-21, suggests that water surface elevations within the Soap Lake model domain remain within these

1743-623

## Submission 1743 (Ana Flores, Pajaro Rivershed Flood Prevention Authority, June 23, 2020) - Continued

- 1743-625 | criteria limits, the results do not speak to the hydraulic effects on the flood wave moving downstream out of Soap Lake, through Chittenden Gap on the Pajaro River, and into the lower Pajaro Valley in Santa Cruz and Monterey Counties. Figures 3-8.18 through 3-8.21 show modest increases that could potentially be amplified through hydraulic constriction lower in the Pajaro River. Increases in the 100-year flow from the Soap Lake area could increase peak flows downstream and the planned USACE levee reconstruction project may be inadequate to convey the discharge.
- 1743-626 | For the lower Pajaro River system with an existing 8-year level of protection, any increase in discharge is significant. The existing levee system along the lower Pajaro River provides flood risk management benefits to over 10,000 acres of mixed-use land with a current population estimated at 26,400 residents located in the floodplain (in both of the Disadvantaged Communities of the Town Pajaro and the City of Watsonville) and an estimated \$1.2 billion in damageable property. It is imperative that the Authority model, at the very least, the expected change to inflow hydrographs at Chittenden Gap and downstream under the various alternative scenarios, to be consistent with the requirements of CEQA in assessing both on-site as well as off-site changes in runoff. After assessing the off-site changes in runoff along the Pajaro River, the potential effects of the project alternatives on the minority and low-income populations in the Pajaro Valley need to be considered in Chapter 5 Environmental Justice. The Environmental Justice analysis should consider the disproportionately high and adverse flood impacts on the Town of Pajaro and the City of Watsonville communities. These communities have experienced economically devastating floods and an increase in peak flows in the Pajaro River increases the risk for loss of life, property and employment.
- 1743-627 |
- 1743-628 | The FPA support for a sustainable Pajaro River flood protection strategy is unwavering; we request the Authority (1) consider and mitigate the potential conflict with the terms of Soap Lake conservation easements directly impacted by the HSR, (2) analyze and mitigate any increases to downstream flows that could lead to higher risks of flooding in the Lower Pajaro River, and (3) consider and mitigate the disproportionately high and adverse flood impacts on the minority and low-income communities in the Pajaro Valley.

Sincerely,



Maura F. Twomey  
Executive Coordinator



## Response to Submission 1743 (Ana Flores, Pajaro Rivershed Flood Prevention Authority, June 23, 2020)

### 1743-623

The Authority would acquire parcels or portions of parcels necessary to construct the project. The Authority understands that some of the parcels that would be acquired to construct the railbed and associated infrastructure may contain existing conservation easements that were established to preserve the floodwater storage capacity of the Soap Lake floodplain. However, construction of the project would require the acquisition of these parcels, some of which may contain conservation easements owned by the Pajaro River Watershed Flood Prevention Authority, and developing them into a transportation corridor. During development of the preliminary design that is presented in the Roll Plots in Volume 3 of the Draft EIR/EIS, the Authority performed extensive hydraulic modeling of the Soap Lake floodplain to identify potential impacts and incorporate features into the project to avoid or minimize those impacts. Accordingly, the project has been designed to preserve the functioning of the Soap Lake floodplain and avoid substantial permanent impacts on floodplain hydraulics assuming that the all lands within the permanent HSR right-of-way in the Soap Lake floodplain would be converted into a transportation corridor.

However, some of the parcels specifically mentioned in the comment contain Important Farmland; these parcels are 013-01-0-0320 SAN BENITO COUNTY, 013-01-0-0210 SAN BENITO COUNTY, 013-02-0-0170 SAN BENITO COUNTY, 013-02-0-0210 SAN BENITO COUNTY, 013-02-0-0100 SAN BENITO COUNTY, 84140010 SANTA CLARA COUNTY, 84140011 SANTA CLARA COUNTY, and 84126032 SANTA CLARA COUNTY. Any conversion of Important Farmland would be accounted for through Impact AG#2 and Impact AG#3. Any impacts related to conversion of Important Farmland would be mitigated through AG-MM#1. This mitigation requires the Authority to purchase agricultural conservation easements from willing sellers within the same agricultural regions as the impacts occur. Mitigation would be at a minimum ratio of 1:1 for direct conversion and at a minimum ratio of 0.5:1 for indirect conversion as a result of creation of remnant or severed parcels. Although the replacement conservation easements would be located within the same agricultural region, there is no guarantee that they would be located within the Soap Lake floodplain to prohibit future development of the floodplain. Please refer to Section 3.14.6, Environmental Consequences, and Section 3.14.7, Mitigation Measures, respectively, for more information on impacts and mitigation proposed for Important Farmland.

### 1743-624

Thank you for the comment. During development of the preliminary design that is presented in the Volume 3 Roll Plots, the Authority performed extensive hydraulic modeling of the Soap Lake floodplain to identify potential impacts and incorporate features into the project to avoid or minimize those impacts. Due to the highly technical nature of this modeling, much of the detailed technical information about the model that may not be easily comprehended by the general public was intentionally omitted from the Draft EIR/EIS. Instead, that detailed modeling information was compiled in Appendix 3.8-B, Summary of Hydraulic Modeling for Existing and Proposed Conditions of the Draft EIR/EIS; please refer to this technical appendix for additional information about the modeling that was performed for the Soap Lake floodplain and for the entire project alignment. Table 3.8-14 in the Final EIR/EIS was revised to include existing information for Pajaro River at several key locations within the RSA.

### 1743-625

As stated in the Draft EIR/EIS and in response to previous comments from the Pajaro River Watershed Flood Prevention Authority, the Authority performed extensive hydrologic and hydraulic modeling as part of preparing the preliminary design and evaluating impacts of constructing the project. As part of that effort, both changes in 100-year water surface elevations and peak 100-year flow rates of the Soap Lake floodplain were evaluated. The results of this hydrologic and hydraulic modeling showed that the project would be consistent with FEMA's criteria to limit changes in 100-year water surface elevations to no more than 1 foot in floodplains and 0.1 foot in floodways both within the Soap Lake floodplain and downstream. Additionally, the analysis revealed that there would be minimal changes in 100-year peak flow rates at Chittenden Gap; this analysis was presented in the Hydrology and Water Resources Technical Report. While Alternatives 1-3 would not increase peak flow rates at Chittenden Gap, Alternative 4 would have a minimal increase (increase of 110 cfs, or 0.25% of the existing 100-year peak flow rate). Impact HYD#15 in Section 3.8, Hydrology and Water Resources, of the Final EIR/EIS was revised to include this information.

## Response to Submission 1743 (Ana Flores, Pajaro Rivershed Flood Prevention Authority, June 23, 2020) - Continued

### 1743-626

As stated in the Draft EIR/EIS and in response to previous comments from the Pajaro River Watershed Flood Prevention Authority, the Authority performed extensive hydrologic and hydraulic modeling as part of preparing the preliminary design and evaluating impacts of constructing the project. As part of that effort, changes in 100-year peak flow rates at Chittenden Gap were evaluated and disclosed in the Hydrology and Water Resources Technical Report. The analysis revealed that Alternatives 1-3 would not increase peak flow rates at Chittenden Gap, and Alternative 4 would have a minimal increase (increase of 110 cfs, or 0.25% of the existing 100-year peak flow rate). Additionally, the Authority performed additional hydraulic analysis for downstream areas that are outside of the RSA as part of responding to this comment, and this analysis indicated there would be negligible impacts on downstream floodplains and floodways (increase of less than 0.05 foot in the 100-year water surface elevation at Sargent Pass, a FEMA floodway) as a result of the minimal increase in peak flow rates under Alternative 4. Impact HYD#15 in Section 3.8, Hydrology and Water Resources, of the Final EIR/EIS was revised to include this information.

### 1743-627

As described in Draft EIR/EIS Section 3.8, Hydrology and Water Resources, the project would result in an increase in impervious surfaces and fill inside floodplains that could result in temporary and permanent effects on drainage patterns and flow characteristics. However, project-related flooding impacts would be avoided or minimized through the implementation of design features, regulatory requirements, or mitigation measures. Draft EIR/EIS Chapter 5, Environmental Justice, explains that no detailed analysis was conducted for resource topics determined to have no adverse effects, adverse effects that would not affect minority populations and low-income populations, or resource topics for which mitigation measures were applied equally and effectively addressed community concerns. Topics included in this category include floodplain impacts. While operation of the project would adversely affect floodplains associated with Los Gatos Creek under Alternative 4 and Canoas Creek/Guadalupe River under all four alternatives, these impacts would be less than significant with mitigation, and minority populations or low-income populations located within the Environmental Justice RSA would not be adversely affected by temporary and permanent changes to floodplains.

### 1743-628

The Authority thanks the Pajaro River Watershed Flood Prevention Authority for the thorough review of the project's impacts on the Soap Lake floodplain. The project has been designed in full awareness of the sensitivity of the Soap Lake floodplain to development and how that project could affect floodplain hydraulics both within Soap Lake and in downstream areas along Pajaro River. The Authority performed hydrologic and hydraulic modeling to ensure the project would be designed to avoid substantial impacts on the floodplain and downstream impacts. As stated in the response to SJM-1743, comment 623, the project would conflict with terms of existing conservation easements by acquiring the easements or portions of the easements and converting them into a transportation corridor. However, hydraulic modeling indicates that developing these easements into the HSR corridor would not substantially affect the hydrology or hydraulics of Soap Lake. Additionally, the response to SJM-1743, comment 625 describes that while there would be increases in downstream flows under Alternative 4, this increase would not result in a substantial impacts on downstream floodplains. Furthermore, the responses to both SJM-1743, comment 625 and SJM-1743, comment 626 describe how additional mitigation for downstream flooding impacts is not required under CEQA for the project alternatives.

## Submission 1730 (Sharla Yang, San Joaquin Valley Air Pollution Control District, June 23, 2020)



District Reference No. 20200410

Page 2

June 23, 2020

California High Speed Rail Authority  
Attn: San Jose to Merced Project Section: Draft EIR/EIS  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113

**Project: Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement for the California High Speed Rail – San Jose to Merced Project Section**

**District CEQA Reference No: 20200410**

To Whom It May Concern:

The San Joaquin Valley Unified Air Pollution Control District (District) has reviewed the Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (Draft EIR/EIS) for the San Jose to Merced Project Section. The Draft EIR/EIS analyzed an approximately 90-mile portion of the 145-mile long Project Section from the San Jose station to the Merced station (Project). The Project would begin at Scott Boulevard just north of the San Jose Diridon Station in Santa Clara County and end at Carlucci Road in Merced County. Per the Draft EIR/EIS, four Project alternatives (Alternatives 1, 2, 3, and 4) were analyzed and Alternative 4 has been identified as the preferred alternative. The District offers the following comments:

### 1. Voluntary Emissions Reduction Agreement (VERA)

***Air Quality Mitigation Measure #3 (AQ-MM#3) of the Draft EIR/EIS indicates that the High-Speed Rail Authority (HSRA) has entered into a Memorandum of Understanding (MOU) with the District by offsetting to net zero the Project's actual construction emissions of VOC, NOx, PM10, and PM2.5.***

On June 19, 2014, the District and HSRA entered into an MOU, which establishes the framework for fully mitigating to net zero construction emissions of NOx, VOC, PM10, and PM2.5 for the entire High-Speed Train Project throughout the San Joaquin Valley Air Basin. To date, the District and HSRA have worked closely to ensure construction air quality emissions of NOx, VOC, PM10, and PM2.5 are mitigated in accordance with the MOU. This MOU requires the HSRA to enter into a VERA with the District for any segment, or portion located in the San Joaquin Valley Air Basin that has been approved for construction by the HSRA, or any other applicable state or federal entity.

The MOU applies to the above referenced Project. Therefore, the District recommends that the HSRA enter in a VERA with the District to fully mitigate to net zero Project construction emissions.

For reference, the District has attached a copy of the MOU to this letter.

### 2. Health Risk Assessment / Ambient Air Quality Analysis

***The District recommends the Health Risk Assessment (HRA) / Ambient Air Quality Analysis (AAQA) be revised and/or clarification be provided based on the following comments.***

- A. The Draft EIR/EIS concludes the Project would not exceed applicable thresholds for cancer risk and for acute and chronic non-cancer health impacts. Upon the District's review of Appendix 3.3-A Air Quality and Global Climate Change Technical Report of the Draft EIR/EIS specifically Table 7-37, the District is unable to verify how the health impacts values were derived. The District recommends that the Draft EIR/EIS include precise references and, if necessary, calculation methodologies for deriving all calculated values. This includes, but is not limited to listing all assumptions used and providing sample calculations. For example, the District evaluated the AERMOD modeling run for A1-4\_Aerial2, which produced a maximum modeled annual average concentration of 0.0084 µg/m3. In the 'HSR\_JM\_annual DPM\_conc\_and Cancer\_Risk.Updates' spreadsheet, the A1-4 tab has a DPM annual concentration of 0.0034 µg/m3 was used for determining the cancer risk. The District recommends the lead agency clarify this discrepancy.
- B. The air dispersion model used to perform the HRA and AAQA was AERMOD Version 18081. The District recommends the lead agency verify that the latest version of AERMOD was used at the time of the analysis prepared.
- C. The Project AAQA only evaluated SO<sub>2</sub> emissions for the 1-hour and 24-hour averaging periods. When evaluating SO<sub>2</sub> emissions for all AAQAs, the District requires the 1-hour, 3-hour, 24-hour and annual averaging periods to be evaluated against their respective standards.
- D. The air dispersion modeling run associated with the 'San Joaquin Valley (I-5 to Carlucci Road)' subsection (A1-5\_Large2) was not submitted to the District for review. Therefore, District is unable to determine whether the health impacts associated with this subsection were evaluated appropriately.

Samir Shelkh  
Executive Director/Air Pollution Control Officer

Northern Region  
4800 Enterprise Way  
Modesto, CA 95356-8718  
Tel: (209) 557-6400 FAX: (209) 557-6475

Central Region (Main Office)  
1990 E. Gettysburg Avenue  
Fresno, CA 93726-0244  
Tel: (559) 230-6000 FAX: (559) 230-6061

Southern Region  
3494B Flyover Court  
Bakersfield, CA 93308-9725  
Tel: (661) 392-5500 FAX: (661) 392-5585

www.valleyair.org www.healthyliving.com

Printed on recycled paper: ♻️

# Submission 1730 (Sharla Yang, San Joaquin Valley Air Pollution Control District, June 23, 2020) - Continued

District Reference No. 20200410

Page 3

1730-1356

## 3. **District Rule 9510 (Indirect Source Review)**

***The proposed Project is subject to Rule 9510 Indirect Source Review (ISR) and requires the submittal of an Air Impact Assessment (AIA) application.***

The purpose of District Rule 9510 is to reduce the growth in both NOx and PM10 emissions associated with development and transportation projects from mobile and area sources associated with construction and operation of development projects. The rule encourages clean air design elements to be incorporated into development projects. In case the proposed development project clean air design elements are insufficient to meet the targeted emission reductions, the rule requires developers to pay a fee used to fund projects to achieve off-site emissions reductions.

District Rule 9510 applies to any transportation or transit development projects where construction exhaust emissions equal or exceed two (2.0) tons of NOx or two (2.0) tons of PM10. Therefore, the Project is subject to District Rule 9510 and an Air Impact Assessment (AIA) application is required to be submitted to the District. Note, the AIA must be approved by the District prior to the Project generating any emissions, such as starting ground disturbance for construction.

Information about how to comply with District Rule 9510 can be found online at: <http://www.valleyair.org/ISR/ISRHome.htm>.

The AIA application form can be found online at: <http://www.valleyair.org/ISR/ISRFormsAndApplications.htm>.

## 4. **District Rules and Regulations**

***This Project may also be subject to other District rules and regulations.***

A. This Project may be subject to District Rule 2010 (Permits Required) and Rule 2201 (New and Modified Stationary Source Review) and may require District permits. For further information or assistance, the project proponent may contact the District's Small Business Assistance (SBA) Office at (209) 557-6446.

B. The Project may also be subject to District rules and regulations, including: Regulation VIII (Fugitive PM10 Prohibitions), Rule 4102 (Nuisance), and Rule 4641 (Cutback, Slow Cure, and Emulsified Asphalt, Paving and Maintenance Operations). In the event an existing building will be renovated, partially demolished or removed, the Project may be subject to District Rule 4002 (National Emission Standards for Hazardous Air Pollutants).

C. The Project may be subject to District Rule 9410 (Employer Based Trip Reduction) if the Project would result in employment of 100 or more "eligible" employees. District Rule 9410 requires employers with 100 or more "eligible" employees at a worksite to establish an Employer Trip Reduction Implementation Plan (eTRIP)

District Reference No. 20200410

Page 4

that encourages employees to reduce single-occupancy vehicle trips, thus reducing pollutant emissions associated with work commutes. Under an eTRIP plan, employers have the flexibility to select the options that work best for their worksites and their employees.

Information about how District Rule 9410 can be found online at: [www.valleyair.org/tripreduction.htm](http://www.valleyair.org/tripreduction.htm).

For additional information, you can contact the District by phone at 559-230-6000 or by e-mail at [etrip@valleyair.org](mailto:etrip@valleyair.org).

D. The above list of rules is neither exhaustive nor exclusive. To identify other District rules or regulations that apply to this Project or to obtain information about District permit requirements, the applicant is strongly encouraged to contact the District's Small Business Assistance (SBA) Office at (209) 557-6446.

Current District rules can be found online at: [www.valleyair.org/rules/1ruleslist.htm](http://www.valleyair.org/rules/1ruleslist.htm).

The District appreciates the HSRA ongoing commitment to working with the District and appreciates the opportunity to aid the HSRA in identifying and mitigating impacts on air quality. If you have any questions or require further information, please contact Sharla Yang by e-mail at [Sharla.Yang@valleyair.org](mailto:Sharla.Yang@valleyair.org) or by phone at (559) 230-5934.

Sincerely,



For: Arnaud Marjollet  
Director of Permit Services

AM: sy

Enclosure: Memorandum of Understanding between District and HSRA



## Submission 1730 (Sharla Yang, San Joaquin Valley Air Pollution Control District, June 23, 2020) - Continued

### MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

This Memorandum of Understanding ("MOU") is entered into by the California High-Speed Rail Authority ("Authority") and the San Joaquin Valley Unified Air Pollution Control District ("District"). Authority and District are collectively referred to herein as the "Parties" with each being a "Party".

### RECITALS

**WHEREAS**, District is an air pollution control district formed by the counties of Fresno, Kings, Madera, Merced, San Joaquin, Stanislaus and Tulare, and the Valley portion of Kern, pursuant to California Health and Safety Code section 40150, et seq.; and

**WHEREAS**, District is responsible for developing and implementing air quality control measures within the District Boundaries as depicted in Exhibit A ("District Boundaries" or "San Joaquin Valley Air Basin") attached hereto and incorporated herein, including air quality control measures for stationary sources, transportation sources, and indirect sources; and

**WHEREAS**, despite the best efforts of District, air quality within District Boundaries remains impaired such that the San Joaquin Valley Air Basin is not in attainment of federal Clean Air Act standards for ozone and its precursors NOx and VOCs (extreme nonattainment) and PM2.5 and is in Attainment/Maintenance status for PM10 (NOx, VOC, PM10 and PM2.5 collectively, "Criteria Pollutants"); and

**WHEREAS**, emissions of Criteria Pollutants from the Authority's planned high-speed rail construction within District Boundaries would exacerbate that non-attainment status and could threaten that Attainment/Maintenance status; and

**WHEREAS**, the San Joaquin Valley Air Basin is unique meteorologically in that it is surrounded on three sides by mountain ranges, including to the west which significantly limits the ability of ocean weather patterns and winds to refresh air in the basin; and

SJVUAPCD  
1990 E. Gettysburg  
Fresno, CA 93726  
(559) 230-6000

-1-

**WHEREAS**, the Authority, in partnership with the Federal Railroad Administration ("FRA"), is developing a high-speed train system ("HST System"), which includes construction of guide-way segments, and ancillary facilities such as a Heavy Maintenance Facility, stations, and overpasses for California pursuant to the California High-Speed Rail Act (Public Utilities Code section 18500 *et seq.*) ("Rail Act") and the Safe, Reliable High-Speed Passenger Train Bond Act for the 21st Century (codified at Streets and Highways Code section 2704 *et seq.*) ("Bond Act") that would serve the San Francisco Bay Area, Sacramento, Central Valley, Los Angeles and San Diego through various station-to-station segments ("Segments") (as depicted in Exhibit B); and

**WHEREAS**, the HST System includes segments or portions thereof that will be constructed, if and when funding can be secured, within the boundaries of the San Joaquin Valley ("SVJ") including the following: Merced to San Jose (portion), Merced to Fresno (all), Fresno to Bakersfield (all), Bakersfield to Palmdale (portion), and Sacramento to Merced (portion), collectively referred to as "HST SVJ District Portion"; and

**WHEREAS**, the Authority completed Program-level Environmental Impact Statements/Reports ("EIS/EIR") in 2005, 2008, 2010 and 2012 pursuant to the National Environmental Policy Act ("NEPA") and California Environmental Quality Act ("CEQA") evaluating impacts of the HST System, and selecting preferred route corridors; and

**WHEREAS**, a project level Final EIS/EIR ("MF FEIR") for the Merced to Fresno Segment ("MF Segment") was approved and certified via Resolution 12-19 ("MF FEIR Resolution") and the MF Segment approved and CEQA findings made via Resolution 12-20 ("MF Segment Resolution") by the Authority's Board of Directors in May 2012 and FRA's associated Record of Decision ("ROD") issued on September 2012; and

**WHEREAS**, construction of a portion of the MF Segment (from approximately Madera to downtown Fresno) is anticipated to commence in 2014 with connections to the San Francisco Bay Area and Los Angeles Basin expected after year 2028; and

SJVUAPCD  
1990 E. Gettysburg  
Fresno, CA 93726  
(559) 230-6000

-2-

## Submission 1730 (Sharla Yang, San Joaquin Valley Air Pollution Control District, June 23, 2020) - Continued

1       **WHEREAS**, the Authority found in the MF FEIR and MF FEIR Resolution that  
2 construction of the MF Segment would cause significant air quality impacts from  
3 construction emissions of Criteria Pollutants because the San Joaquin Valley Air Basin  
4 is in non-attainment for Criteria Pollutants; and

5       **WHEREAS**, the Authority has included in the MF Segment Resolution, and in  
6 the Draft EIR/EIS for the Fresno-Bakersfield Segment (and anticipates so including in  
7 the draft environmental documents for other Segments of the HST SJV District Portion)  
8 various requirements and mitigation measures to reduce significant construction  
9 emissions associated with the HST SJV District Portion (such as using the cleanest  
10 construction and hauling fleet as reasonably practicable, as detailed in MF FEIR AQ-  
11 MM#1 and #2); and

12       **WHEREAS**, nevertheless, Criteria Pollutant(s) emitted during HST construction  
13 within the District Boundaries would still exacerbate and/or threaten the existing non-  
14 attainment and maintenance status for Criteria Pollutants within the District Boundaries;  
15 and

16       **WHEREAS**, during the public process leading up to the MF FEIR, the District  
17 recommended in writing that the Authority enter into a Voluntary Emission Reduction  
18 Agreement ("VERA") with the District as an additional mitigation measure (because of  
19 the emissions offsets VERA implementation would achieve) for construction emission  
20 impacts the MF FEIR concluded would occur in the MF Segment; and

21       **WHEREAS**, the MF Segment Resolution committed the Authority to entering  
22 into a VERA with the District for the MF Segment as a mitigation measure to  
23 accomplish net-zero MF Segment construction emissions of Criteria Pollutants  
24 because of the San Joaquin Air Basin's difficult air quality challenge (*i.e.*, its non-  
25 attainment status), which VERA now has been drafted for the funded Madera-to-  
26 Fresno portion of the MF Segment and is near ready for execution ("Madera-to-Fresno  
27 VERA"); and  
28

1       **WHEREAS**, the Authority understands that any significant HST construction  
2 emissions air quality impacts from Criteria Pollutants within the District Boundaries  
3 could be mitigated through various measures, including emissions offsets to net zero  
4 through entry into VERAs, which approach would address the District's view that any  
5 net HST construction emissions of Criteria Pollutants within the District Boundaries are  
6 impacts that must be fully mitigated; and

7       **WHEREAS**, the District has developed Incentive Programs around several core  
8 principles, including cost-effectiveness, integrity, effective program administration,  
9 excellent customer service, the efficient use of District resources, fiscal transparency  
10 and public accountability; and

11       **WHEREAS**, the District's Incentive Programs involve the District using monies  
12 (such as grant funds and project-proponent-provided monies via a VERA) to fund  
13 (usually on a percentage basis) the purchase and use by third parties of newer  
14 equipment that emits fewer Criteria Pollutants to replace older, less-clean-burning  
15 equipment (such as farm tractors), which the District administers through Individual  
16 Incentive Program Funding Agreements ("IIPFAs"); and

17       **WHEREAS**, the District's IIPFAs require the user of the new equipment to use  
18 the new equipment for a minimum number of hours (based on the user's historical use  
19 of the replaced equipment) over a specified number of years, and require permanent  
20 destruction of the replaced equipment; and

21       **WHEREAS**, the IIPFAs, because of their requirements, result in reductions of  
22 Criteria Pollutants that get assigned to the project proponent providing the funding to  
23 offset emissions by that project proponent ("Criteria Pollutant VERA Offsets"); and

24       **WHEREAS**, the Criteria Pollutant VERA Offsets, because of the requirements of  
25 and protections in the IIPFAs, are secured and certified to the Authority by the District  
26 ("Secured Criteria Pollutant VERA Offsets") upon execution of each IIPFA; and

27       **WHEREAS**, the District's Incentive Programs are regularly audited by  
28 independent outside agencies including professional accountancy corporations on



## Submission 1730 (Sharla Yang, San Joaquin Valley Air Pollution Control District, June 23, 2020) - Continued

1 behalf of the federal government, the California Air Resources Board ("ARB"), the  
2 California Department of Finance and the California Bureau of State Audits; and

3 **WHEREAS**, the District has determined that with appropriate funding from  
4 Authority, the District can source, secure and certify Criteria Pollutant VERA Offsets as  
5 necessary for construction of the HST SJV District Portion.

### 6 **AGREEMENT**

7 **NOW THEREFORE**, the Authority and the District hereby agree as follows:

#### 8 **1. Offset of Construction Emissions of Criteria Pollutants**

9 (i) The Authority shall fully offset all HST SJV District Portion-related HST  
10 construction emissions from Criteria Pollutants by achieving surplus, quantifiable and  
11 enforceable emissions reductions of Criteria Pollutants.

12 (ii) For the purpose of this MOU, "fully offset" or "net zero" means that the  
13 total amount of all Criteria Pollutants emission reductions secured by the offset  
14 reduction measures is equal to, or greater than, the total amount of actual Criteria  
15 Pollutant HST construction emissions within the HST SJV District Portion, minus the  
16 projected emissions of Criteria Pollutants that would have occurred in the locations of  
17 the HST District Portion construction in the absence of HST construction as may be  
18 feasible and technically calculable for specific facilities HST might replace (as individual  
19 VERAs may include). "Surplus" emission reductions are reductions that are not  
20 otherwise required by existing laws or regulations.

21 (iii) In order to fully offset such construction-related air emissions from the  
22 HST SJV District Portion, upon each Segment in the HST SJV District Portion having  
23 been approved for construction by the Authority and any applicable state or federal  
24 entity, having secured funding for construction, and having approved or certified  
25 associated environmental review reports and/or statements as required by applicable  
26 law ("Certified Environmental Document"), the Authority and District shall enter into a  
27 VERA substantially in the form of the Madera-to-Fresno VERA to cover the portion of  
28 the Segment approved and funded for construction within District Boundaries prior to

SJVUAPCD  
1990 E. Gettysburg  
Fresno, CA 93726  
(559) 230-6000

-5-

1 the commencement of construction of said portion. Notwithstanding the above, nothing  
2 in this MOU shall prevent the Authority from commencing any construction if, despite  
3 the Authority's best efforts, timely entry into the associated VERA did not occur; in such  
4 event, the Parties shall work cooperatively to accomplish entry into the VERA in time  
5 for emissions offsets to occur in a timely manner to satisfy applicable law such as  
6 contemporaneous offset timing requirements established by the U.S. Environmental  
7 Protection Agency for general conformity.

#### 8 **2. VERA Implementation**

9 (i) Upon entering into a VERA, the Authority shall provide the District with a  
10 meaningful amount of Air Quality Mitigation Funds (as a deposit) as may be specified in  
11 each VERA, which the District shall place in a District trust or escrow account until  
12 committed in an executed and Authority-approved IIPFA. Such Funds are intended to  
13 fund equipment replacement and/or retrofit to achieve Criteria Pollutant VERA Offsets  
14 and to fund the District's administrative expenses to implement the VERA, as may be  
15 specified in each VERA. The Authority acknowledges that the District will require  
16 availability of a meaningful amount of such Funds prior to soliciting and negotiating  
17 IIPFAs to accomplish Criteria Pollutant VERA Offsets on the Authority's behalf as part  
18 of any individual VERA. The District acknowledges that construction of the HST SJV  
19 District Portion is not fully funded, and future funding sources and availability can affect  
20 how individual VERAs get funded and the provisions and terms in such VERAs. The  
21 total estimated amount of Air Quality Mitigation Funds necessary for each VERA are  
22 based on (a) the total tonnage of Criteria Pollutants estimated to be emitted during the  
23 HST construction covered by each VERA, as estimated within a Certified  
24 Environmental Document or some subsequent estimate based on more then-up-to-  
25 date construction information and (b) District's cost per ton per the then-applicable rate  
26 contained in District Rule 9510 as set forth in each VERA.

27 (ii) Upon receipt of a meaningful amount of such Funds as relates to an  
28 individual VERA and upon the Authority's written notice to proceed from its Contract

SJVUAPCD  
1990 E. Gettysburg  
Fresno, CA 93726  
(559) 230-6000

-6-

## Submission 1730 (Sharla Yang, San Joaquin Valley Air Pollution Control District, June 23, 2020) - Continued

Manager to the District based on relative certainty of a likely construction start date for the HST construction covered by the relevant VERA, the District will commence negotiating and executing (after Authority limited review and approval) and funding (from the Funds in trust/escrow) IIPFAs to achieve Secured Criteria Pollutant VERA Offsets on behalf of the Authority in a timely manner to satisfy applicable law or general conformity regulations requiring emission reductions to be achieved contemporaneous to the actual emissions to be offset. The Authority will continue to fund the trust/escrow account, and District will continue to negotiate and execute additional IIPFAs to create additional Secured Criteria Pollutant VERA Offsets until sufficient Secured Criteria Pollutant VERA Offsets have been funded to accomplish full offset to net zero for that VERA.

(iii) Upon execution of each IIPFA, District shall issue to the Authority a Secured Criteria Pollutant VERA Offsets Receipt, by which the District ensures to the Authority that such associated offsets listed in the Receipt have been secured with no further involvement or funding by the Authority.

(iv) Through periodic reporting to each other, the Authority will monitor the actual emissions resulting from construction and the District will monitor and match such actual emissions to the total offsets stated in Secured Criteria Pollutant VERA Offsets Receipts issued to date. The District shall certify in writing to the Authority when the total Secured Criteria Pollutant VERA Offsets listed in all Receipts issued fully offset the actual construction emissions of Criteria Pollutant(s) from the HST Segment portion covered by the associated VERA.

### 3. Refunds

When total offsets stated in Secured Criteria Pollutant VERA Offsets Receipts equal or exceed total actual construction emissions of Criteria Pollutants for the HST construction covered in a VERA, the District shall, upon Authority written request, refund the Authority any remaining Air Quality Mitigation Funds which are not

SJVUAPCD  
1990 E. Gettysburg  
Fresno, CA 93726  
(559) 230-6000

-7-

encumbered through IIPFAs. The District shall have a reasonable period of time to refund the unencumbered Air Quality Mitigation Funds.

### 4. Transfer of Segment Excess Emission Reductions

If total offsets stated in Secured Criteria Pollutant VERA Offsets Receipts exceed total construction emissions of Criteria Pollutants for the HST construction covered in a VERA, the Authority shall be credited with such excess emission ("VERA Excess Emission Reduction" or "Excess"). Such VERA Excess Emission Reductions shall be transferred to any other then-existing or future Authority-District VERA. If there is no existing VERA and likely will not be a future VERA in time for the Authority to get value for the Excess, the Authority may transfer the Excess to a third-party developer.

### 5. District Rule 9510-Indirect Source Review

Authority acknowledges that it is required to comply with all applicable laws that may be in effect as the HST SJV District Portion is implemented, such as the District's current Rule 9510 (including its requirement to submit an Air Impact Assessment Application). The Authority acknowledges that it is subject to all applicable provisions of District Rule 9510 that are in effect at the time of submitting an Air Impact Assessment Application, but the District anticipates that Criteria Pollutant Offsets to be accomplished through VERAs as contemplated by this MOU will satisfy the emissions reductions requirements of current Rule 9510.

### 6. Term of MOU

This MOU shall be effective upon the date it is signed. The Parties acknowledge that construction of the HST SJV District Portion could span one or more decades. The Parties agree to work cooperatively together over that time period to evaluate any amendments necessary to this MOU to reflect any relevant circumstances that may change, including but not limited to changing state and federal law requirements related to air quality, changes (positive or negative) in the Clean Air Act attainment status of the San Joaquin Air Basin for Criteria Pollutants or other pollutants, changing and evolving HST funding, and changing state and federal law requirements related to

SJVUAPCD  
1990 E. Gettysburg  
Fresno, CA 93726  
(559) 230-6000

-8-



# Submission 1730 (Sharla Yang, San Joaquin Valley Air Pollution Control District, June 23, 2020) - Continued

the HST System. This MOU shall be terminated by its terms when total offsets stated in Secured Criteria Pollutant VERA Offsets Receipts equal or exceed total actual construction emissions of Criteria Pollutants for the HST SJV District Portion.

7. **Exhibits.** The Exhibits to this MOU are fully incorporated and are a part of this MOU, and are:

A. District Boundaries Map

B. HST System and Segment Map

8. **Miscellaneous.** The Recitals set forth above are hereby incorporated into the terms of this MOU. Counterpart and facsimile/computer image signatures shall be treated as originals. Notices under this MOU shall be given in writing to the persons and addresses listed in the then-most-current VERA. This MOU contains all understandings between the Parties as to the matters covered herein and incorporates, integrates and supersedes any different or other oral or written understandings between the Parties as to the matters covered herein. This MOU was prepared equally by both Parties.

IN WITNESS WHEREOF, the Authority and District have executed this MOU and agree that it shall be effective as of the date first written above.

## AUTHORITY

High Speed Rail Authority

Jeff Morales  
Chief Executive Officer

## DISTRICT

San Joaquin Valley Unified Air  
Pollution Control District

Hub Walsh  
Governing Board Chair

**Recommended for approval:**  
San Joaquin Valley Unified Air Pollution  
Control District

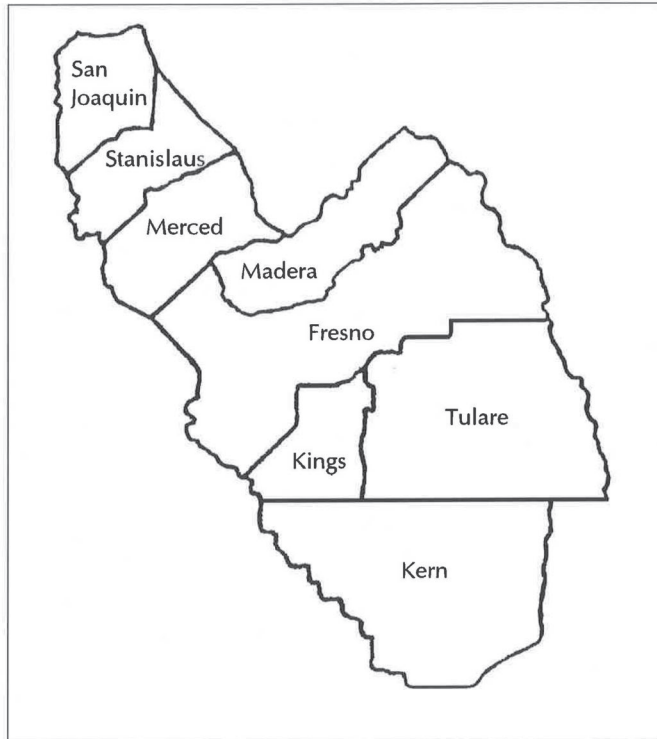
Sayed Sadredin  
Executive Director/APCO

**Approved as to legal form:**

San Joaquin Valley Unified Air Pollution  
Control District  
Annette Ballatore-Williamson  
Interim District Counsel

Submission 1730 (Sharla Yang, San Joaquin Valley Air Pollution Control District, June 23, 2020)  
- Continued

EXHIBIT A: District Boundaries/San Joaquin Valley Air Basin



SJVUAPCD  
1990 E. Gettysburg  
Fresno, CA 93726  
(559) 230-6000

-11-

EXHIBIT B: Segments/Corridors of the HST System



SJVUAPCD  
1990 E. Gettysburg  
Fresno, CA 93726  
(559) 230-6000

-12-

## Response to Submission 1730 (Sharla Yang, San Joaquin Valley Air Pollution Control District, June 23, 2020)

### 1730-1351

The comment is noted and does not indicate any specific concern regarding any of the conclusions in the Draft EIR/EIS. Pursuant to the MOU and AQ-MM#3 in the Draft EIR/EIS, the Authority and the SJVAPCD would enter into a VERA to cover the portion of the project approved and funded for construction within the SJVAB.

### 1730-1352

Air Quality and Greenhouse Gases Technical Report (Draft EIR/EIS Volume 2, Appendix 3.3-A), Section 6.4.9, Construction Health Risk Assessment, provides extensive detail on how the construction health risk assessment was performed in each of the three air districts covered by this subsection of the HSR. Section 6.4.9.1, Particulate Matter Emissions Inventory, identifies the different guidance used in each air district for completing the analysis. Section 6.4.9.2, Air Dispersion Modeling, provides information on the air dispersion modeling and meteorological data sets used in the assessment, source parameters on how different construction areas were modeled within the air dispersion model for each air district, and the different types of construction activity in each subsection and how the receptors were placed in each air district. Section 6.4.9.3, Risk Calculations, provides details on how the cancer risk calculations were made in the analysis.

For the example the District modeled, A1-4\_Aerial 2, we are providing both the input and output file from the model run, which shows the highest 5-year average DPM concentration of 0.0034 ug/m3. The construction emissions only occur on weekdays during the 8-hour workday, which may explain the SJVAPCD higher modeled concentrations. The analysis was also conducted using San Martin meteorological data, which is the closest station with the BAAQMD.

### 1730-1353

AERMOD version 18081 was the latest version of AERMOD available at the time the analysis was conducted.

### 1730-1354

The comment noted that the Draft EIR/EIS should include an analysis of SO<sub>2</sub> over the 3-hour averaging period. The Draft EIR/EIS conducted an analysis of SO<sub>2</sub> concentrations under the 1-hour and 24-hour averaging periods, which is sufficient for two reasons: (1) the 3-hour SO<sub>2</sub> NAAQS is a secondary standard designed to protect visibility and damage to crops, vegetation, buildings (i.e., it is not a primary human health standard) and (2) California has a 1-hour SO<sub>2</sub> standard of 250 ppb never to be exceeded, and the analysis presented in Section 3.3, Air Quality and Greenhouse Gases, of the Draft EIR/EIS demonstrates that this will never occur during construction. Because the NAAQS 3-hour SO<sub>2</sub> standard is 500 ppb, it would be impossible to average a 500 ppb concentration for a 3-hour period if the highest 1-hour concentration never hit 250 ppb. Therefore, it is not necessary to show compliance with the 3-hour SO<sub>2</sub> standard because it is already achieved based on the analyses as shown.

### 1730-1355

The San Joaquin Valley (I-5 to Carlucci Road)' subsection is represented by the A1-5\_annual\_DPM\_cutfill file. The subsection named A1-5\_Large2 was changed to A1-5\_annual\_DPM\_cutfill to be consistent with the naming terminology used in other subsections. The district is referred to the A1-5\_annual\_DPM\_cutfill file for the San Joaquin Valley (I-5 to Carlucci Road)' subsection, which has been submitted to the district.

### 1730-1356

The comment noted that the project is subject to Rule 9510. Please refer to Section 3.3.2.3, Regional and Local, of the Draft EIR/EIS for a statement on air district rules applicable to the project. This section of the Draft EIR/EIS refers readers to the Air Quality and Greenhouse Gases Technical Report (Draft EIR/EIS Volume 2, Appendix 3.3-A). Section 3.3.1.3, San Joaquin Valley Air Pollution Control District, of the Air Quality and Greenhouse Gases Technical Report discloses that the project would be subject to Rule 9510 and that projects subject to Rule 9510 must submit an Air Impact Assessment applicant to SJVAPCD prior to construction.

## Response to Submission 1730 (Sharla Yang, San Joaquin Valley Air Pollution Control District, June 23, 2020) - Continued

### **1730-1357**

The comment noted that the project may be subject to Rules 2010 and 2201. Please refer to Section 3.3.2.3, Regional and Local, of the Draft EIR/EIS for a statement on air district rules applicable to the project. This section of the Draft EIR/EIS refers readers to the Air Quality and Greenhouse Gases Technical Report (Draft EIR/EIS Volume 2, Appendix 3.3-A). Section 3.3.1.3, San Joaquin Valley Air Pollution Control District, of the Air Quality and Greenhouse Gases Technical Report discloses that the project would be subject to these and other District rules.

### **1730-1358**

The comment noted that the project may be subject to Regulation VIII and Rules 4102, 4641, and 4002. Please refer to Section 3.3.2.3, Regional and Local, of the Draft EIR/EIS for a statement on air district rules applicable to the project. This section of the Draft EIR/EIS refers readers to the Air Quality and Greenhouse Gases Technical Report (Draft EIR/EIS Volume 2, Appendix 3.3-A). Section 3.3.1.3, San Joaquin Valley Air Pollution Control District, of the Air Quality and Greenhouse Gases Technical Report discloses that the project would be subject to these and other District rules.

### **1730-1359**

The project does not propose any new stations in the SJVAPCD. The Los Banos MOWS would require six employees per day. Construction activities within the SJVAPCD would likely require more than 100 employees, but these employees would be spread among various worksites and employed by multiple construction contractors. Therefore, the Authority does not believe the project would be subject to Rule 9410.

### **1730-1360**

Comment noted. Thank you.



## Submission 1394 (Chris Morrissey, San Jose Arena Authority, June 18, 2020)



800 90207  
SAP JOSE CA 95109 3207  
FAX 408 977 784  
TEL 408 977 4780  
TV 408 977 779

June 15, 2020

California High-Speed Rail Authority  
Attn: San Jose to Merced Draft Environmental Impact Report/  
Environmental Impact Statement (EIR/EIS)  
770 L Street, Suite 620  
Sacramento, CA 95814

To Members of the California High-Speed Rail Authority:

This letter is in response to the issuing of the California High-Speed Rail Authority's San Jose to Merced Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (EIR/EIS). Please note that the points contained in this letter specifically relate to the High-Speed Rail service and the operations of SAP Center at San Jose and the San Jose Diridon Station.

Recognizing the significance of this extraordinary statewide rail project planned for San Jose, please consider the following points:

1394-1929

#### Creating Oversight Committee

That the California High-Speed Rail Authority (CHSRA), working in conjunction with the City of San Jose, establishes a standing High-Speed Rail community oversight committee to monitor the progression of the planning, design, construction and operation associated with the new rail line. It is imperative to establish this oversight committee prior to any significant milestones reached in relation to the design and construction of the rail line in San Jose. Representation on the community oversight committee could include the appropriate City departments, the Santa Clara Valley Transportation Authority, the San Jose Arena Authority, the San Jose Downtown Association, the Silicon Valley Organization, Sharks Sports & Entertainment (the operator of SAP Center at San Jose), The Alameda Business Association, Caltrain, the Bay Area Rapid Transit (BART), area commercial and residential neighborhood associations and other prominent area stakeholders impacted by the planning, construction and operation of the High-Speed Rail line in San Jose.

1394-1930

#### Collaborative Engagement

That the CHSRA works cooperatively with the City of San Jose, the Santa Clara Valley Transportation Authority and the Bay Area Rapid Transit as the City, VTA and BART work cooperatively in completing the new BART rail line through Downtown San Jose and north to the city of Santa Clara. As you know, the introduction of both BART and High-Speed Rail into the western section of Downtown San Jose will have significant, generational impacts from construction to completion and operation of these two new forms of transit in the South Bay. Efforts to work cooperatively will aid in mitigating the significant impacts of these two transformative urban transit projects.

California High-Speed Rail Authority  
Attn: San Jose to Merced Draft Environmental Impact Report/  
Environmental Impact Statement (EIR/EIS)  
June 5,  
Page

Engagement with SAP Center Management, the operator of SAP Center at San Jose, is paramount for the success of this significant transit project. Please note that SAP Center at San Jose is an active regional sports and entertainment venue, conducting approximately 150-175 events each year. A cooperative effort to establish a foundation for the uninterrupted operation of the Center is critical to the successful, regular functioning of the facility as well as the successful delivery of the new rail line.

1394-1931

#### Parking and Operational Elements

That through dialogue with the City and SAP Center Management, the on-site and off-site parking inventories in and around SAP Center at San Jose are not negatively impacted by the preparation, construction or the operation of the High-Speed Rail. Thoughtful discussion among all parties will need to occur to ensure that parking inventories for SAP Center at San Jose fully support the day-to-day operation of the facility. Please note that the City is obligated to make available agreed-upon parking levels to ensure the successful operation of the Center.

1394-1932

#### Transit Movement Efforts

That the CHSRA works in concert with the City, the VTA and SAP Center Management to establish comprehensive, agreed-upon plans for vehicular and public transit movements in the vicinity of the SAP Center at San Jose. This plan would include all vicinity streets as it relates to vehicular and public transit movements, including uninterrupted access to SAP Center at San Jose (including access to parking lots and pedestrian routes), construction detours, construction equipment staging areas, street closures, heavy equipment routes, residential and commercial street access, and maintaining the integrity of the area neighborhoods and Downtown San Jose.

1394-1933

#### Other Rail Services

That the CHSRA continues to clarify plans with the current rail line operators that regularly utilize the San Jose Diridon Station. Besides the rail operators, the CHSRA is advised to consult with the VTA on the VTA's extensive bus operations that use the San Jose Diridon Station as an essential hub for public transit. Additionally, the engagement of the CHSRA with the City of San Jose, Caltrain, and SAP Center Management is critical in the future operation of the electrified Caltrain rail line that is planned for the rail corridor from San Jose to San Francisco.

1394-1934

#### San Jose Diridon Rail Station Development

That an inclusive, collaborative effort be undertaken to address the anticipated transformation of the San Jose Diridon Station area. This may be the most important element in the preparation of the arrival of High-Speed Rail to San Jose, as the San Jose Diridon Station will eventually be transfigured from a regional transit destination into a world-renowned, multimodal transit center. Once again, with a dedicated team of essential stakeholders and expert station designers involved in the planning, design, construction and function of the new San Jose Diridon Station, the results could truly be transformative. San Jose could be widely recognized with a 21<sup>st</sup> century transit centerpiece that beautifully complements Downtown San Jose and the adjacent residential and commercial neighborhoods.

## Submission 1394 (Chris Morrissey, San Jose Arena Authority, June 18, 2020) - Continued

California High-Speed Rail Authority  
Attn: San Jose to Merced Draft Environmental Impact Report  
Environmental Impact Statement (EIR/EIS)  
June 15, 2020  
Page 3

1394-1935

### *Community-Based Collaboration*

That the CHSRA establishes a regular community meeting schedule in an effort to keep San Jose City officials, residents, and businesses apprised of regular activity on the High-Speed Rail project. These community meetings should begin as soon as practical - long before project construction commences near the Downtown core - and should continue on a regular basis after the CHSRA has introduced rail operations in San Jose.

In closing the Arena Authority appreciates commenting on the California High-Speed Rail Authority's San Jose to Merced Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (EIR/EIS) and looks forward to ongoing active civic engagement with this transformative statewide rail project. Please feel free to contact me with any comments through email or by calling 408-977-4783.

Sincerely,



Chris Morrissey  
Executive Director

c: Members of the Arena Authority Board of Directors  
Members of the Arena Events Operations Committee  
Bill Ekern, City of San Jose, Office of Economic Development  
Jim Goddard, SAP Center Management  
Nanci Klein, City of San Jose, Office of Economic Development

## Response to Submission 1394 (Chris Morrissey, San Jose Arena Authority, June 18, 2020)

### 1394-1929

The Authority has conducted extensive community and agency outreach, which is documented in Chapter 9, Public and Agency Involvement, of the Draft EIR/EIS. The Authority conducted outreach to public transit agencies and held or participated in many meetings with transit agencies. As shown in Draft EIR/EIS Table 9-4, the Authority held 5 meetings with BART, 24 meetings with Caltrain, and 12 meetings with the Santa Clara Valley Transportation Authority. Many meetings were held with representatives from the cities along the corridor, including City of Gilroy, City of Los Banos, City of Morgan Hill, City of San Jose, and the community of San Martin. The Authority also met with neighborhood associations and community organizations along the alignment as well as groups from the Silicon Valley and the SAP Center. The Authority is committed to continuing this engagement with the agencies and communities in the project area, and development of an oversight committee is not required or necessary.

### 1394-1930

As described in Draft EIR/EIS Section 1.3, Relationship to Other Agency Plans, Policies, and Programs, and Section 1.4, Relationship to Other Transportation Projects in the Study Area, the objectives of the California HSR System include providing an interface between the HSR system and major commercial airports, mass transit, and the highway network. Other key plans and projects have been considered in the planning and development of the San Jose to Merced Project Section and station location alternatives. The Authority has engaged with the City of San Jose, VTA, and BART regularly throughout the planning process and will continue to coordinate as the project progresses.

### 1394-1931

Please refer to Section 3.2.5.3, San Jose Diridon Station and SAP Center Parking, of the Draft EIR/EIS for a discussion of parking in this area. Since the EIR/EIS does not find a significant impact related to parking, there is no need to identify mitigation. The project's commitments to replace temporary or permanently displaced parking on a 1:1 basis is clearly identified in the EIR/EIS and would be implemented by the Authority. The location of the permanent replacement parking is shown in the EIR/EIS and supporting exhibits.

### 1394-1932

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-2: Construction Traffic and Parking Management Details.

The comment states that the Draft EIR/EIS should include provisions for vehicular, transit, pedestrian, and bicycle access to the SAP Center during construction, working with the City of San Jose, VTA, and SAP Center Management. Please refer to Impact TR#1, Impact TR#2, Impact TR#10, and Impact TR#17 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the project's effects on vehicles, transit, pedestrians, and bicycles during construction. Please also refer to TR-IAMF#2, TR-IAMF#4, TR-IAMF#5, TR-IAMF#6, TR-IAMF#7, TR-IAMF#8, and TR-IAMF#11 in Section 3.2 of the Draft EIR/EIS for a description of the contractor's requirements to provide safe and adequate vehicle, transit, and nonmotorized access during construction. TR-IAMF#8 requires the contractor to provide a mechanism to prevent roadway construction activities from reducing roadway capacity during major athletic events or other special events that substantially (10 percent or more) increase traffic on roadways affected by project construction. Mechanisms include the presence of police officers directing traffic, special-event parking, use of within-the-curb parking, or shoulder lanes for through-traffic and traffic cones. This measure is also required to be addressed in the Construction Transportation Plan required in TR-IAMF#2. TR-IAMF#2 requires that the contractor work in close coordination with the local jurisdiction having authority over the site where work is being performed. For construction work in proximity to the SAP center, the contractor is required to engage with and obtain the approval of the City of San Jose for all work occurring within the City's right-of-way, including the roadways, sidewalks, and other transportation infrastructure providing special event access.

## Response to Submission 1394 (Chris Morrissey, San Jose Arena Authority, June 18, 2020) - Continued

### 1394-1933

The comment noted that the Draft EIR/EIS should include provisions for vehicular, transit, pedestrian, and bicycle access to the SAP Center during construction, working with the City of San Jose, VTA, and SAP Center Management. Please refer to Impact TR#1, Impact TR#2, Impact TR#10, and Impact TR#17 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the project's effects on vehicles, transit, pedestrians, and bicycles during construction. Please also refer to TR-IAMF#2, TR-IAMF#4, TR-IAMF#5, TR-IAMF#6, TR-IAMF#7, TR-IAMF#8, and TR-IAMF#11 in Section 3.2 of the Draft EIR/EIS for a description of the contractor's requirements to provide safe and adequate vehicle, transit, and nonmotorized access during construction. TR-IAMF#8 requires the contractor to provide a mechanism to prevent roadway construction activities from reducing roadway capacity during major athletic events or other special events that substantially (10 percent or more) increase traffic on roadways affected by project construction. Mechanisms include the presence of police officers directing traffic, special-event parking, use of within-the-curb parking, or shoulder lanes for through-traffic and traffic cones. This measure is also required to be addressed in the Construction Transportation Plan required in TR-IAMF#2.

### 1394-1934

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-2: Consideration of Diridon Integrated Station Concept and the Google Development at the San Jose Diridon Station.

The comment is noted but does not pertain to any specific content or conclusion within the environmental document.

### 1394-1935

As described in Draft EIR/EIS Section 9.4.4, Community Working Group (CWG) Meetings, the Authority held a series of CWG meetings during development of the Draft EIR/EIS. This included a San Jose CWG. The Authority also held technical working group meetings between 2016 and 2019, during which participants could share information, express concerns or preferences, and relay important updates. As shown in Draft EIR/EIS Table 9-4, the Authority held 15 CWG meetings and 8 technical working group meetings with the City of San Jose. The Authority is committed to continuing engagement with the City as the project progresses.



## Submission 1290 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, May 19, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1290 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 5/19/2020  
**Submission Date :** 5/19/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** Gerry  
**Last Name :** Haas

**Stakeholder Comments/Issues :**

To Whom it May Concern,

1290-101

The Santa Clara Valley Habitat Agency (Habitat Agency) respectfully requests an extension of time for the public comment period of the California High-Speed Rail Project - San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS. As posted, the DEIR/DEIS is available for public review for 45 days, ending on June 8, 2020. The Habitat Agency, like many other public agencies, organizations and private individuals throughout California, has had to endure disrupted work schedules and other complications from the current Statewide stay-at-home order at a time when we are normally very busy. We believe we are not the only entity seeking to extend the public comment period for this Project Section because so many of us have been under duress for several weeks.

The Habitat Agency's primary interest is in Section 3.7 - Biological and Aquatic Resources. But at 250 pages long and with several supporting technical reports, we have not been able to allocate sufficient staff time for an exhaustive review. In addition, several other sections of Chapter 3, as well as Chapters 1, 2, 7, 8 and 9 will require our review for full disclosure and to provide meaningful comment.

The Habitat Agency formally requests that the public comment period for the San Jose to Merced Project Section DEIR/DEIS be extended by a minimum of two weeks and would strongly recommend that the HSR Authority extend the period for a full 30 days beyond this initial 45-day comment period.

Thank you very much for your consideration.

Gerry Haas

Conservation Planner  
 Santa Clara Valley Habitat Agency  
 669-253-6127  
[www.scv-habitatagency.org](http://www.scv-habitatagency.org)<<http://www.scv-habitatagency.org/>>

## Response to Submission 1290 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, May 19, 2020)

### 1290-101

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-1: Public Outreach.

## Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020)

### High Speed Rail DEIR Comments by Santa Clara Valley Habitat Agency and Pathways for Wildlife



#### Contents:

##### A. Comments on Wildlife Movement (pg 110 Page | 3.7-110)

Comment 1. Conclusion under the No Project Alternative

##### B. Comments on Construction Effects (pg 111 Page | 3.7-111)

Comment 2. Impact BIO#42: Temporary Disruption of Wildlife Movement

Comment 3. Impact BIO#43: Permanent Impacts on Wildlife Movement

##### C. Comments on Operations Impacts (pg 113 Page | 3.7-113)

Comments 4-8. Impact BIO#44 & BIOMM#80: Intermittent Noise Disturbance of Wildlife Using Corridors during Operations

Comments 9-13. Impact BIO#45: Intermittent Vibration Disturbance of Wildlife Using Corridors during Operations

Comments 14-18. Impact BIO#47: Intermittent and Permanent Lighting Disturbance of Wildlife Using Corridors during Operations

##### D. Comments on Habitat Conservation Plans (pg 124 Page | 3.7-124)

Comments 19-25. Impact BIO#53: Conflict with Santa Clara Valley Habitat

Comments 26 & 27. 3.7.7.9 Habitat Conservation Plans

##### E. Comments on Mitigation Measures (pg 129 Page | 3.7-129)

Comment 28. BIO-MM#55: Provide Compensatory Mitigation for Loss nesting Trees and Habitat

Comment 29-31. BIO-MM#10: Prepare and Implement a Compensatory Mitigation Plan for Species and Species Habitat

Comment 32. BIO-MM#31: Provide Compensatory Mitigation for Impacts on California Tiger Salamander Habitat

Comment 33. BIO-MM#46: Implement Avoidance and Minimization Measures for Burrowing Owl

Comment 33. BIO-MM#47: Provide Compensatory Mitigation for Loss of Active Burrowing Owl Burrows and Habitat

Comment 34. BIO-MM#61: Provide Compensatory Mitigation for Impacts on San Joaquin Kit Fox Habitat

Comments 35 & 36. BIO-MM#72: Provide Compensatory Mitigation for Permanent Impacts on Riparian Habitat

Comment 37. BIO-MM#76: Minimize Impacts on Wildlife Movement during Construction

Comment 38-43. BIO-MM#78: Establish Wildlife Crossings at Embankment in West Slope of Pacheco Pass

Comment 44. BIO-MM#79: Provide Wildlife Movement between the Santa Cruz Mountains and Diablo Range

##### F. Comments on Special-Status Species & CEQA Significance Conclusions (pg 190 Page | 3.7-190)

Comment 45-47. American Badger Impact BIO #28

Comments 48-50. Mountain lion

Comment 51. Western monarch

##### G. Comments on Conservation Areas (pg 198 page Page | 3.7-198)

Comments 52 & 53.

##### H. Adaptive Ungulates Movement Guide (pg 164 Page | 6-24)

Comment 54. Black tailed deer

##### I. Very High Openness Fauna Movement Guild (pg 166 Page | 6-26)

Comment 55, 56. Tule elk

##### J. 7.2.2 Dedicated Wildlife Underpasses (pg 190 Page | 7-6)

Comment 57. Culvert design effectiveness

##### K. TR-04 Biological and Aquatic Resources Technical Report Appendix C

Comment 58 – 63

*Comments on Appendix I – Habitat Conservation Plan Impacts Analysis*

## Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

**Exhibits:**

A – Pacheco Pass Wildlife Permeability Study

B – Fraser Shilling Letter

C – Mountain Lion 2018-2020

**Summary**

1691-1766

**A) 3.7.7.7 Wildlife Movement (pg 110 Page | 3.7-110)**

In addition to addressing impacts on known or mapped wildlife corridors, this analysis more broadly addresses impacts on wildlife movement throughout the project extent. Similarly, although the primary focus of the analysis concerns wildlife movement, some of the nonphysical impact mechanisms that can interfere with movement (e.g., noise, visual disturbance, lighting) pertain equally to disturbance of resident individuals or populations (e.g., breeding, nesting, and foraging waterbirds). Because mapped corridors and other undeveloped areas are more hospitable to wildlife, such areas are likelier than more developed areas to support wildlife movement as well as resident individuals and species. Accordingly, this analysis addresses these impacts for both resident and transient wildlife.

Under the No Project Alternative, recent development trends are anticipated to continue, leading to impacts on biological and aquatic resources and wetlands. Future changes in land use or allowable density of development, as well as ground disturbance associated with future infrastructure improvements such as highway expansions to accommodate population growth, would have impacts on wildlife movement similar to those that have resulted from past development, such as impediments to wildlife movement along established corridors.

**Comment 1:** Land within Coyote Valley linkage is being preserved by POST and OSA in working with the City of San Jose. The Habitat Agency and Pathways for Wildlife are working with Caltrans in making SR-152 in the area of Pacheco Pass more permeable for wildlife to safely cross under the highway. The Pajaro River in Soap Lake is also currently being restored for wildlife connectivity by TNC and OSA, with adjunct lands being protected. While development under the No Project Alternative will continue to challenge wildlife movement in these areas, it is currently being mitigated to some degree by the work of these entities to protect and enhance known corridors of movement. As stated in this section of the DEIR, Alternatives 1, 2 and 4 may result in less than significant impacts to Coyote Valley and Soap Lake with regard to wildlife movement. However, the same cannot be said for the western reach of the project in Pacheco Pass extending from the western end of the tunnel to Casa de Fruta. This reach is a critical aquatic and terrestrial wildlife linkage noted in the SCVHP. Nearly two miles of stream have been acquired by the SCVHA for conservation in the vicinity of the tunnel entrance. Known as the Pacheco Creek Reserve, protection of this land ensures development impacts will not further impede wildlife movement. In addition, all adjacent properties are zoned for ranchland and can only allow for very few large-lot single-family residences. Since services are not readily available on the south side of Pacheco Creek in this area, further development would be sparse and intermittent. Therefore, the greatest possible impacts to result from the No Project Alternative in the west Pacheco Pass area would be a new ranch home adjacent to the Pacheco Creek Reserve. In contrast, all other project Alternatives propose a tunnel, a viaduct section of track and 24-hour operation of a rail network over and alongside the Pacheco Creek Reserve. Further west of the Reserve, a 2.5 mile raised berm cut-and-fill stretch of the track will be a clear impediment to wildlife that does not currently exist.

As currently proposed, the No Project Alternative is the environmentally superior Alternative. Without significant changes to project design in the Pacheco Pass area extending from Casa de Fruta eastward to the Pacheco Creek Reserve, changes that would ensure the project will not impede the conservation and restoration efforts of the SCVHA at the Pacheco Creek Reserve, **impacts to wildlife movement in this area would be significant and unavoidable.**



## Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

**B. Construction Impacts (pg 111 Page | 3.7-111)**

1691-1767

**Impact BIO#42: Temporary Disruption of Wildlife Movement (pg111 Page | 3.7-111)**

Construction of the HSR track and systems in all subsections would temporarily affect wildlife movement in several ways. Construction fencing and dewatering would create temporary barriers to movement, precluding the normal movement of animals. Noise, vibration and visual disturbance from construction vehicles and pile driving may alter or delay movement of individuals as they attempt to avoid the construction area. Nighttime construction or security lighting could cause animals to delay or alter movement patterns because they may avoid lit areas.

The Authority has incorporated BIO-IAMF#1, BIO-IAMF#3, BIO-IAMF#5, and BIO-IAMF#8 (described in Impact BIO#1) into project design to avoid and minimize impacts on wildlife movement. In addition, during construction, the contractor would minimize noise disturbance of wildlife by implementing such measures as construction of noise barriers, careful routing of truck traffic, construction of walled enclosures, scheduling noisy operations into the same period, and phased construction (NV-IAMF#1). Although the extent and location of construction activities would be broadly similar among the project alternatives, the severity of impacts of the alternatives would be, in descending order, Alternative 3, Alternative 1, Alternative 2, and Alternative 4 for the following reasons:

Alternatives 1, 2, and 4 would cross less land that is protected to conserve wildlife movement in the Soap Lake floodplain than Alternative 3.

Alternatives 1, 2, and 4 would cross less of the Santa Cruz Mountains to Diablo Range modeled linkage (Penrod et al. 2013) than Alternative 3.

Alternatives 1, 2, and 4 would follow a highly developed transportation corridor in downtown Gilroy rather than crossing the undeveloped agricultural areas east of Gilroy where Alternative 3 would be constructed. These agricultural areas support wildlife movement.

**Comment 2:** The Pacheco Pass is a well-documented wildlife linkage recognized by several agencies including CDFW and the stakeholders that were involved in the Wildlife Connectivity Analysis conducted by HSRA. Please see *Wildlife Permeability and Hazards across Highway 152 Pacheco Pass 2018-2019 conducted by Pathways for Wildlife* (Exhibit 1), an excerpt from which is below, documenting the wildlife use of the Pacheco Pass linkage. The data from this report was consistently shared throughout the stakeholder process. The project area is also identified as a priority for connectivity by the California State Wildlife Action Plan (CDFW 2015) and the draft Santa Clara County Regional Conservation Investment Strategy (RCIS). Construction effects in this rural and remote location require mitigation beyond what is proposed for Coyote Valley and Soap Lake, where ambient light and noise impacts are already elevated. **Please provide a specific discussion about the effects of construction on wildlife movement in the west Pacheco Pass area. The SCVHA believes additional mitigation in this area is necessary to achieve a less-than-significant determination.**

Wildlife Permeability and Hazards across Highway 152 Pacheco Pass: Establishing a Baseline to Inform Infrastructure and Restoration

**2.0 Introduction****2.1 Background & Purpose****Project background**

SR-152 Pacheco Pass bisects one of the Bay Area Critical Linkages, the Diablo Range to the Inner Coast Linkage (Figure 1). The Bay Area Critical Linkage project was a comprehensive modeling effort to identify important habitat linkages that connect large landscape features such as mountain ranges (Penrod et al. 2012). The project area is also identified as a priority for connectivity by the California State Wildlife Action Plan (CDFW 2015) and the draft Santa Clara County Regional Conservation Investment Strategy.

Focal species used to create the Bay Area Critical Linkage Diablo Range to the Inner Coast Linkage Design included mountain lion (*Puma concolor*), bobcat (*Lynx rufus*), American badger (*Taxidea taxus*), San Joaquin kit fox (*Vulpes macrotis mutica*), tule elk (*Cervus canadensis nannodes*), black-tailed deer (sp.), ringtail (*Bassariscus astutus*), and California quail (*Callipepla californica*).

The SWAP identifies connectivity among communities and ecosystems as a key ecological attribute for the Central California Coast Ranges region and identifies land acquisition and restoration as a conservation strategy (CDFW 2015). The Santa Clara Valley Habitat Conservation Plan/Natural Community Conservation Plan (NCCP) recognizes the importance of landscape linkages, and specifically identifies Pacheco Pass on SR-152 as a focal area in the Biological Goals and Objectives, Reserve System design, and long-term monitoring (Santa Clara Valley Habitat Plan 2012) (Figure 2).

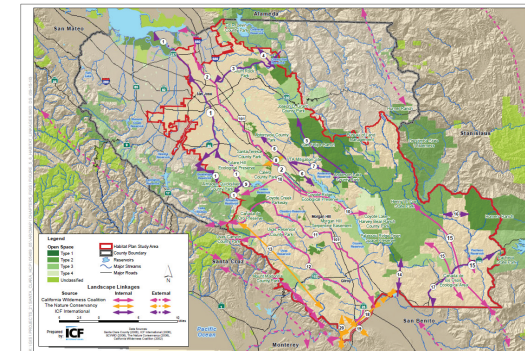


Figure 2. The Santa Clara Valley Habitat Conservation Plan Landscape Linkages.

# Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

## 1.0 Executive summary

SR-152 Pacheco Pass bisects the Diablo Range-Inner Coast Linkage as identified by the Bay Area Critical Linkages Project. Pathways for Wildlife, in collaboration with the Santa Clara Valley Habitat Agency (Habitat Agency), conducted the Wildlife Permeability and Hazards across SR-152 Pacheco Pass Project (Project), which was funded by the California Department of Fish and Wildlife (CDFW) Local Assistant Grant (LAG) and the Habitat Agency.

The purpose of the study was to identify bridges and culverts that wildlife are using to cross under SR-152 within the study area, and to make wildlife connectivity enhancement recommendations that would improve existing highway infrastructure for wildlife safe passage. The project involved 1) monitoring three bridges and two 5-foot-tall dual box culverts for wildlife passage, and 2) conducting routine roadkill surveys along SR-152 Pacheco Pass within the study area for a twelve-month monitoring period from August 1, 2018 to July 31, 2019.

Within the twelve month monitoring period, multiple species including, deer (*Odocoileus hemionus*), American badger (*Taxidea taxus*), coyote (*Canis latrans*), bobcat (*Lynx rufus*), gray fox (*Urocyon cinereoargenteus*), raccoon (*Procyon lotor*), striped skunk (*Mephitis mephitis*), and opossum (*Didelphis virginiana*) were recorded consistently traveling under each of the three bridges. Numerous medium-sized mammals such as coyote, bobcat, gray fox, raccoon, opossum, and skunk, were also consistently traveling through the cement box culverts. A total of 3,125 animals were recorded traveling under the bridges and through the culverts throughout the duration of the study.

## Impact BIO#43: Permanent Impacts on Wildlife Movement (pg 113 Page | 3.7-113)

While all alternatives would include wildlife undercrossings in locations known to be important for wildlife movement in Coyote Valley, eastern Pacheco Pass, and the Central Valley, these actions would not entirely preclude interference with existing wildlife movement across the alignment. This is particularly true in the locations between wildlife undercrossings of fenced at-grade and embankment portions of the rail where permeability would be further reduced below existing constrained conditions.

**Comment 3:** The proposed culverts in west Pacheco Pass mentioned in MM#78 are not in locations known to be important for wildlife movement. These locations were selected based on geographic and topographical constraints to facilitate track construction, not on biological purpose or need. There is no data to support if the culverts will be functional in facilitating wildlife movement in these locations.

The culverts are also too long for focal species like mountain lions, Tule Elk, deer and badgers to use (Beckmann, J.P et al. 2010; Forman 2000; Determining Wildlife Use of Wildlife Crossing Structures under Different Scenarios Cramer, P 2002; Caltrans Wildlife Crossing Guidance Manual Meese et al. 2009; Beier, P. 1995; Safe Passages. Ruediger B. 2007; Beier, P. 1993; Corridor Ecology 2006; Clevenger, A.P & M.P. Huijser 2011; Penrod K. 2006; Critical Linkages 2013; Dickson B. et al. 2005; Forman, R. T. 2010; Wilmsers, C. et al. 2013; Road Ecology: Science and Solutions 2003).

While the SCVHA appreciates the Authority's inclusion of culverts with the intention of facilitating wildlife movement, a redesign of the culverts to convert them to short spans of bridge and locating

1691-1768

them where wildlife is more inclined to travel may ensure that the Authority's efforts will not be in vain. The construction of long stretches of fenced at-grade track will form a wildlife barrier that will force foraging and migrating terrestrial species to the entrances of a few long and dark tunnels that studies have shown many species simply will not use. The entire reach of raised track may then become a solid barrier for many species. The operational effects of this barrier would indefinitely present a challenge to wildlife movement in the area.

The proposed mitigation measure will not reduce impacts to a less than significant level. The selection of culvert locations is not based on ecology and the extensive lengths of the culverts will prove to be a deterrent to the very wildlife species they are intended to help.

**The FEIR must provide additional analysis of the culvert locations and the mitigation measures must provide an alternative to the culvert designs which are shown in the referenced and published literature to be too long for conventional wildlife movement.**

## C. Operations Impacts (pg 113 Page | 3.7-113)

Behavioral changes could result when the presence of the rail line causes animals to alter or cease their movements in response to rail operations. Behavioral changes can be triggered by noise, vibration, artificial light, or increased activity (e.g., increased human presence at stations or in parking lots, maintenance activities). Behavioral changes may also result when the presence of HSR facilities introduces a resource that can be used by birds and bats. Examples of specific operations impacts include disturbance from noise and vibration, habitat avoidance, habitat loss, and habitat fragmentation.

## Impact BIO#44: Intermittent Noise Disturbance of Wildlife Using Corridors during Operations (pg. 113 Page | 3.7-113)

### CEQA Conclusion

The impact under CEQA would be significant for all four alternatives because the project would interfere substantially with established wildlife movement corridors. Specifically, noise created by train operations would cause direct intermittent impacts on large congregations of wintering waterbirds in the GEA IBA and on birds in the UPR IBA by interrupting normal movement patterns associated with foraging and causing birds to fly away from approaching trains or avoid habitat along the railway. The loss in food energy gain from these disturbances could have population-level impacts because food availability for wintering birds is a key factor limiting their size (CVJV 2006). Mitigation measures to address this impact are identified in Section 3.7.10, CEQA Significance Conclusions. Section 3.7.8, Mitigation Measures, describes these measures in detail.

Impact BIO#44: Intermittent Noise Disturbance of Wildlife Using Corridors during Operations	Significant for all alternatives: noise of passing trains would cause direct impacts on large congregations of wintering waterbirds in the GEA IBA.	BIO-MM#58: Provide Compensatory Mitigation for Impacts on Waterfowl, Shorebird, and Sandhill Crane Habitat BIO-MM#80: Minimize Permanent Intermittent Noise, Visual, and Train Strike Impacts on Wildlife Movement	Less than Significant
---	---	---	-----------------------

1691-1768

## Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

**BIO-MM#80: Minimize Permanent Intermittent Noise, Visual, and Train Strike Impacts on Wildlife Movement**

To address the permanent intermittent impact of noise, visual disturbance, and train strike on wildlife movement in the UPR and GEA IBAs, the Authority would build additional structures in these areas to minimize or avoid such impacts. Structures would be designed with the goal of reducing or eliminating the visual presence of the moving train and exceedance of the established quantitative noise thresholds (as measured at the outer edges of the HSR right-of-way), as described in the WCA:

- Permanent hearing damage: 140 dBA or greater
- Temporary hearing damage: 93 dBA or greater but less than 140 dBA
- Masking: 84 dBA or greater but less than 93 dBA
- Arousal: 77 dBA or greater but less than 84 dBA

The Authority would build opaque noise barriers to cover or obscure some or all of the train, including the OCS, if feasible, and the following locations:

- In the GEA IBA near Volta, between Stations B4550+00 and B4630+00 (all alternatives)
- In the UPR IBA (corresponding to the 10-year Pajaro River floodplain), between Stations B1932+00 and B2164+00 (Alternatives 1, 2, and 4)
- In the UPR IBA between Stations B1870+00 and B2097+00 (Alternative 3)

The noise barriers would be a minimum height of 17 feet and would be designed to provide a minimum of 10 dBA attenuation of sound generated by HSR operations, as measured be built in conjunction with the and would be completed before HSR train operations begin.

The Authority would consult with CDFW, USFWS, Grasslands Water District, the owner(s) of private properties affected by the 3.4-mile HSR project footprint, and other stakeholders as part of final design of the guideway enclosure.

**Comment 4:** Please see comment letter from Fraser Shilling- UC Davis Road Ecology Department, for his expert opinion on the effects and mitigation measures from noise impacts to wildlife movement (Exhibit 2). He stated that it is unlikely that most wildlife species will approach the rail alignment because of the noise, light and ground vibration. This means that the impacts described in the DEIR will not be mitigated by the measures proposed. For example, BIO-MM#77: Design Wildlife Crossings to Facilitate Wildlife Movement; BIO-MM#78: Establish Wildlife Crossings at Embankment in West Slope of Pacheco Pass; BIO-MM#79: Provide Wildlife Movement between the Santa Cruz Mountains and Diablo Range describe constructed wildlife crossings as suitable and adequate mitigation for impacts to wildlife movement.

Because train noise and light intensities are greatest at the approaches and opening of the structures, it is unlikely that sensitive species will approach or use these crossing structures at a frequency sufficient to reduce genetic, population and ecosystem impacts from this barrier effect. **How will HSR develop proper mitigation for these negative effects of the train's operational effects of noise?**

**Comment 5:** Please address Fraser Shillings comments in the attached comment letter:

Re: Noise & Vibration Effects of High-Speed Rail through the Pacheco Pass and Coyote Valley.

**Comment 6.** What is the compensatory mitigation that is referenced in Bio-MM#58 for impacts to waterfowl habitat on the Pacheco Creek Reserve and downstream properties in the wester Pacheco Pass reach all the way to Soap Lake?

**Comment 7.** BIO-MM#80 includes setting up noise barriers that would in effect be a barrier to wildlife movement. How will this be compensated for?

**Comment 8.** Will HSR be coordinating on the noise barrier designs with the Habitat Agency and stakeholder groups at the Pacheco Pass, the Pajaro, and Coyote Valley?

**Impact BIO#45: Intermittent Vibration Disturbance of Wildlife Using Corridors during Operations (pg. 116 Page | 3.7-116)**

#### CEQA Conclusion

The impact under CEQA would be less than significant for all four alternatives. While reptiles, amphibians, and burrowing rodents may perceive ground vibrations caused by passing trains, such vibrations have low potential to affect wildlife movement because they would be of short duration and would occur primarily during the day when most vibration-sensitive wildlife species are inactive. Therefore, CEQA does not require mitigation.

**Comment 9:** We disagree that CEQA does not require mitigation for the effects of intermittent noise and vibration on wildlife using corridors. There are several keystone species that are considered corridor dwellers as they dig or use burrows within corridors as they are traveling through them (Quinn J. & Diamond T. 2008; Critical Linkages 2013, Penrod 2006). The species include American badgers, California Tiger Salamander, and burrowing owl. The American badger and burrowing owl in particular are very sensitive to human disturbance around burrows and can be easily displaced. Badgers are known to occupy habitat in the Pacheco Pass alignment (Wildlife Permeability and Hazards across Highway 152 Pacheco Pass 2018-2019 conducted by Pathways for Wildlife for the Habitat Agency; Peninsula Open Space Trust (POST), Pathways for Wildlife, SCL Ecological. In progress (unpublished data). Southern Santa Cruz Mountains Wildlife Connectivity Study).

Snakes hear through their jaws, and a study has shown that these reptiles can perceive vibrations from cars passing 50 m away. These vibrations may confuse the snake or may cause it to avoid the area within 50 m of a road.

#### Within the Wildlife Connectivity Analysis Technical Report C:

Introduction Page | 1-1: In addition, construction and operations of transportation facilities can create noise, light, and vibration that may also negatively affect wildlife and movement behavior (van der Ree et al. 2015).

6.1.1.1 Terrestrial Species Movement Guilds: Vibration (pg 144 Page | 6-4)

Amphibians are also highly sensitive to vibration, using ground vibration for communication and, in the case of the spadefoot found in parts of the study area, responding to vibration caused by raindrops hitting the ground as a trigger for ground emergence (Dimmitt and Ruibal 1980). The latter study is particularly revealing, as it showed that the toads will respond similarly if the vibration is caused by

# Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

machinery rather than rainfall. Amphibians have vibration sensitivity far greater than that of humans, as much as 60 dB at 100 Hz, a sensitivity 1,000 times greater than that of humans (Gridi-Papp and Narins 2010). Amphibians principally use vibration for communication, especially in the process of mate selection; thus, vibration generated by project construction at the time of amphibian breeding has the potential to affect the success of amphibian breeding activities and thereby to affect their population status. However, such a result does not appear to have been previously documented. Amphibians will also commonly “freeze” (completely cease movement) in response to vibration (Mazerolle et al. 2005), a response that renders them vulnerable to roadkill and may expose them to predators. In summary, vibration has the potential to affect amphibian communications associated with breeding, emergence from burrows, or behavior. These effects would be greatest near the construction site and would occur during use of machinery at the construction site. These vibration effects could have a considerable effect on special-status amphibian species near the construction site.

For smaller burrowing mammals, an effective deterrent widely used is stakes that vibrate in the ground. Intermittent noise could also detour wildlife from using the wildlife crossings as well, especially sensitive species such as American badgers, gray fox, and mountain lions (Quinn J. & Diamond T, Wilmers et al. 2013). 1.

**Comment 10:** Is there no possible mitigation for intermittent vibration on burrowing animals when it will be an impact, as outlined above from the WCA Technical Report C on Page 6-4?

**Comment 11:** How will HSR revise the mitigation to be adequate in the FEIR?

**Comment 12:** Will the EIR be revised to conclude that noise and vibration will significantly impact special-status species and wildlife movement and develop adequate mitigation for these impacts?

**Comment 13:** Also in Technical Report C (Terrestrial Species Movement Guides – Page 6-3), the following citation is made: “Construction activities would occur primarily during the day, while most wildlife movement occurs at night (Clevenger and Hujiser 2011). However, there is an abundance of data, including mountain lion telemetry data from the UCSC Puma Project and data collected by Pathways for Wildlife, that wildlife movement occurs frequently throughout the day and is not limited to night. **Because there are no mitigation measures proposed to reduce the effects of noise and vibration on wildlife movement, this impact remains significant and unavoidable.**

**Impact BIO#47: Intermittent and Permanent Lighting Disturbance of Wildlife Using Corridors during Operations (117 Page | 3.7-117)**

## CEQA Conclusion

The impact under CEQA would be less than significant for all four alternatives. While artificial light from passing trains and HSR track and systems may result in altered movement or foraging patterns of terrestrial and aerial wildlife species, particularly in non-urban areas, such effects would be localized. Therefore, CEQA does not require mitigation.

1691-1779

Impact	Alternative 1	Alternative 2	Alternative 3	Alternative 4
Impact BIO#47: Intermittent and Permanent Lighting Disturbance of Wildlife Using Corridors during Operations	Nighttime lighting, including light from passing trains, could disturb wildlife attempting to move through or across the alignment. The impact would be most marked in areas with low existing light levels, especially where the alignment would be at grade.	Impacts under Alternative 2 would be similar to those under Alternative 1. Although more of Alternative 2 would be at grade, these portions would be in existing transportation corridors where light levels are already high.	Impacts under Alternative 3 would be greater than under the other three alternatives because it would cross agricultural areas east of Gilroy at grade, would cross more of the Santa Cruz Mountains to Diablo Range wildlife linkage, and would include the East Gilroy MOWF and Station in areas that currently experience low light levels.	Impacts under Alternative 4 would be the same as those under Alternative 2.

**Comment 14:** We disagree that CEQA does not require mitigation for the effects of intermittent and permanent lighting disturbances. Several focal species such as Tule elk, mountain lion, and American badgers are sensitive to light disturbance (Quinn J. & Diamond T 2008; Wilmers et al. 2013; Beier, P. 2006; Rich 2006). Lighting will be introduced into the Pacheco Pass which is predominantly pristine habitat with little or no human development. Tule elk, mountain lion, and American badgers have been routinely recorded using the Pacheco Pass linkage (Wildlife Permeability and Hazards across Highway 152 Pacheco Pass 2018-2019 conducted by Pathways for Wildlife for the Habitat Agency & Peninsula Open Space Trust (POST), Pathways for Wildlife, SCL Ecological. In progress (unpublished data). Southern Santa Cruz Mountains Wildlife Connectivity Study). **Is there no possible mitigation for the effects of intermittent and permanent lighting disturbances on species that are sensitive to lighting and tend to avoid lighted areas at night?**

**Comment 15:** How will HSRA provide mitigation for the light disturbance in linkages that have well documented wildlife movement such as the Pacheco Pass, Coyote Valley, and the Pajaro River floodplain?

**Comment 16:** More detail is needed in the EIR regarding specific mitigation measures intended to minimize the significant and unavoidable impacts of new sources of artificial light (e.g., due to the railway and trains, facilities and buildings, maintenance-of-ways, etc.), particularly in conservation areas, where it is important to avoid or reduce contribution to light pollution. Additionally, localized light impacts near wildlife crossing infrastructure should be fully mitigated to ensure wildlife crossings are effective and adequately mitigate for impacts elsewhere in wildlife corridors like Coyote Valley, Soap Lake, and Pacheco Pass. Please see Exhibit B, Fraser Shilling’s, comment letter for his expert opinion on the effects and mitigation measures from light impacts to wildlife movement. **How will HSRA develop proper mitigation for these negative effects of the train’s operational effects of light?**

**Comment 17:** Please provide an analysis and proposal for the use of directional or screened lighting fixtures to minimize light trespass onto natural lands adjacent to the HSR track.

**Comment 18:** Will the EIR be revised to acknowledge the significant effects of intermittent and permanent lighting on species that are sensitive to light disturbance and avoid lighted areas at night?

## D. 3.7.7.9 Habitat Conservation Plans (pg 124 Page | 3.7-124)

### Construction Impacts

**Impact BIO#53: Conflict with Santa Clara Valley Habitat Plan Pg 124 Page | 3.7-125**



## Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

As shown in Table I-1 in Appendix I of the Biological and Aquatic Resources Technical Report (Authority 2020a), the project has potential to conflict with three actions required by the SCVHP. No other potential conflicts with the SCVHP are anticipated. **The three potential conflicts would be the same under all four project alternatives:**

Action LAND-L4 requires the acquisition and enhancement of natural and semi-natural landscapes between the Santa Teresa Hills and Metcalf Canyon to the south that will contribute to providing connectivity between the Santa Cruz Mountains and Diablo Range to promote the movement of covered and other native species at many spatial scales.

Action LAND-WP7 requires the acquisition of habitat near Santa Teresa Hills and Tulare Hill to provide connectivity between populations in the Diablo Range and the Santa Cruz foothills.

Action LAND-R3 requires the acquisition in fee title or obtaining conservation easements on lands that protect at least 40 acres of existing California sycamore woodland (i.e., sycamore alluvial woodland) to preserve this rare land cover type in the SCVHP Plan Area. The biological objective that includes this action (Objective 9.2) further specifies that acquired stands should be at least 10 acres in size and contiguous.

**The project would affect connectivity between the Diablo Range and the Santa Cruz foothills, creating a potential conflict with Actions LAND-L4 and LAND-WP7 of the SCVHP. Impacts on connectivity between the Diablo Range and the Santa Cruz Mountains are discussed in more detail in the WCA (Authority 2020a: Appendix C).**

There are two potential conflicts with Action LAND-R3 of the SCVHP: impacts on the Pacheco Creek Reserve, a property owned and managed by the SCVHA; and a lack of available acres of California sycamore woodland to meet the combined preservation and restoration needs of the SCVHA and the Authority. The SCVHA acquired the 55.4-acre Pacheco Creek Reserve in 2017 because the property would address goals and objectives of the SCVHP, including Action Land-R3 (under Objective 9.2 in the SCVHP) (SCVHA 2019), which commits to the acquisition of at least 40 acres of large (at least 10 acres), contiguous stands of California sycamore woodland (County of Santa Clara et al. 2012). The reserve includes an 8.2-acre contiguous stand of sycamore alluvial woodlands, of which the project would affect 2.7 acres (0.4 acre permanent, 2.3 acres temporary). An impact on an existing reserve owned and managed by the SCVHA for the purposes of meeting the requirements under the SCVHP would be a potential conflict.

California sycamore alluvial woodland is a rare natural community type. Consequently, opportunities to preserve and restore or enhance sycamore alluvial woodland may be limited, posing a potential conflict between the Authority and the SCVHA. The SCVHP will need to preserve 54 acres of sycamore alluvial woodland if all impacts described in the SCVHP are incurred (County of Santa Clara et al. 2012). Because the Pacheco Creek Reserve includes 8.2 acres of sycamore alluvial woodland, the remaining need is 45.9 acres. However, because the project would permanently affect 0.4 acre, the remaining acquisition needed to achieve the goal and objectives of the SCVHP (if all impacts are incurred) is 45.5 acres. The Authority would need to acquire 37.2 acres of California sycamore woodland to mitigate project impacts. Therefore, the combined acquisition need for the project and the HCP is 82.7 acres. **Based on mapping by H.T. Harvey (SFEI and H. T. Harvey 2017) and the Authority (2016), it is estimated that there are 2,544 acres of available (unprotected) lands with opportunity for California sycamore**

**woodland preservation and enhancement**, 1,814 acres of which are in the Pajaro River HUC-8 watershed (where the impact would occur) and 730 acres of which are in the nearby Coyote Creek HUC-8 watershed. The combined mitigation need for the SCVHP and HSR of 82.7 acres totals 3.3 percent of the estimated available lands. **Consequently, meeting the combined mitigation needs for the SCVHP and HSR is feasible and there is no conflict between the SCVHA and the Authority in terms of the limited availability of California sycamore woodland for preservation.**

#### CEQA Conclusion

The impact under CEQA would be significant for all four alternatives because the project would result in impacts within the Pacheco Creek Reserve—an area protected in partial fulfillment of Action LAND-R3 of the SCVHP, resulting in a potential conflict. Project construction would affect riparian habitat within Pacheco Creek Reserve, including a patch of California sycamore woodland. Mitigation measures to address this impact are identified in Section 3.7.10, CEQA Significance Conclusions. Section 3.7.8, Mitigation Measures, describes these measures in detail.

The Pacheco Creek Reserve also includes areas identified by SEFI and H.T. Harvey & Associates (2017) as suitable for restoration of sycamore alluvial woodland, thus potentially contributing to the future restoration goals (i.e., 10-acre contiguous stands) of the SCVHA.

**Comment 19.** The DEIR states there is 2,544 acres of available (unprotected) sycamore alluvial woodlands within the Habitat Plan area, which is not supported by the SFEI and H. T. Harvey 2017 document that HSRA cites, please see excerpt from the document below.

**Comment 20.** Based on one of the “go-to” pieces of literature (Keeler-Wolf et al.1996) there are only 2000 acres of true SAW remaining in the state and this was in the mid-1990’s. More specifically, the SCVHP concludes there are only 367 acres of sycamore alluvial woodland within the Habitat Plan area (SCVHP Chapter 3, Page 3-69 and Figure 3-10 and Table 3-7), accounting for only 0.1% of the total land cover of the Plan.

**Comment 21.** The map of potential SAW enhancement areas included is very rough and based on extremely limited information, as mentioned in the document. The map and report do not provide any kind of estimate of acreages. Rough polygons were used to draw around areas observed as supporting some sycamores to provide a general understanding of locations of areas to potentially be considered for further assessment. It is clearly stated that these areas are what is recommended for consideration for enhancement and detailed site-specific surveys would be required before determining if they are actually suitable for further consideration.

**Comment 22.** We disagree with the DIER statement: “Consequently, meeting the combined mitigation needs for the SCVHP and HSR is feasible and there is no conflict between the SCVHA and the Authority in terms of the limited availability of California sycamore woodland for preservation.” Since the DEIR analysis of available California sycamore alluvial woodland exaggerates the available land within the SCVHP area that is suitable for conservation and restoration, the project impacts on sycamore alluvial woodland habitat are greater than what is portrayed in the document. Please adjust the figure to accurately account for sycamore alluvial woodland and adjust the effects analysis accordingly. **Additional mitigation, such as HSRA cooperation with the SCVHA on a joint purchase of land to be enrolled into the SCVHA Reserve System for the specific purpose of sycamore alluvial woodland conservation and restoration is necessary to conclude a less than significant impact.**

## Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

1691-1788

**Comment 23:** The project would negatively affect wildlife connectivity within the Diablo Range at the Pacheco Pass. The 2.5 miles of cut and fill earthen embankment will also be fenced off resulting in an extensive barrier within the linkage. Although mitigation in the form of culvert installation is proposed to facilitate wildlife movement under the at-grade sections of track in Pacheco Pass, this impact represents a fourth conflict with the SCVHP that was not sufficiently disclosed.

1691-1789

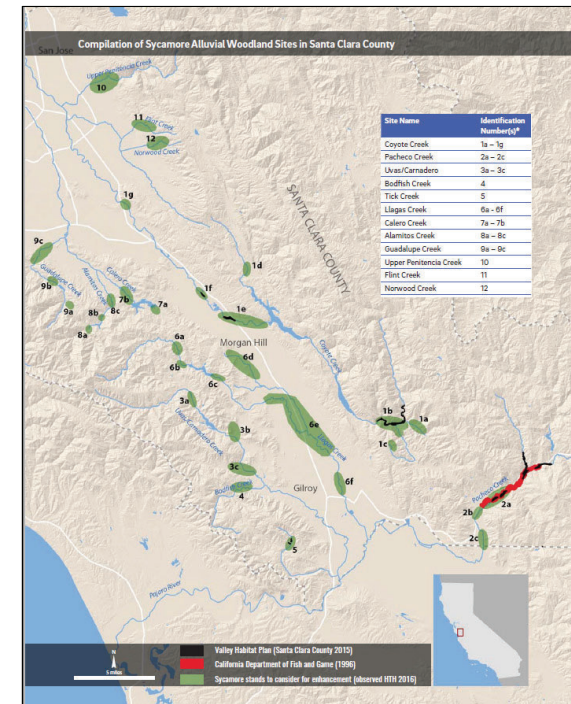
**Comment 24:** Most of the land identified in the SFEI study is not sycamore woodland, and given hybridization, climate change, and the disruption of the historical hydro-curve most of those acres are not suitable for sycamore woodland conservation or mitigation, further reducing the availability of this habitat type for the conservation needs of the SCVHP.

1691-1790

**Comment 25:** The Project impacts to the Pacheco Creek Reserve will potentially derail the SCVHA capstone sycamore alluvial mitigation strategy, which includes 8 acres of preservation and up to 20 acres of restoration/creation credits available toward fulfillment of the requirements of our Habitat Plan. Furthermore, Pacheco Creek itself is one of the last bastions of intact sycamore alluvial habitat, with natural recruitment, in the Plan Area.

**San Francisco Estuary Institute and H.T. Harvey. 2017. Sycamore alluvial woodland habitat mapping and regeneration study.**

Excerpt: Based on the local knowledge of HTH staff, and previous mapping efforts in the County, there are several sites preliminarily recommended for enhancement of SAW. To determine whether or not these sites are suitable for SAW enhancement, further site-specific investigations should examine the following parameters: location relative to the VHP Priority Preserve Areas; ownership; hydrology (managed versus natural); range of geomorphic zones; livestock grazing; and potential for acquisition, restoration, or management. We recommend the following locations be considered (Figure 30):



### 3.7.7.9 Habitat Conservation Plans

#### No Project Impacts (pg 124 Page | 3.7-124)

The conditions describing the No Project Alternative are the same as those described in Section 3.7.6.2. The same planned development and transportation projects would generally result in increases in VMT, construction of new impervious surfaces, and conversion of land cover types to transportation uses, all of which could affect the viability of existing HCPs.

Under the No Project Alternative, recent development trends are anticipated to continue, leading to impacts on biological and aquatic resources and wetlands. Future changes in land use or allowable density of development, as well as ground disturbance associated with future infrastructure improvements such as highway expansions to accommodate population growth, would have impacts on

## Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

HCP areas similar to those that have resulted from past development, such as habitat loss, fragmentation, and degradation, caused by the encroachment of new development into areas near or adjacent to such areas.

**Project Impacts**

Construction of the project could conflict with three HCPs: the SCVHP, the Greenprint, and the *Coyote Valley Landscape Linkage* report. The SCVHP is an adopted HCP and NCCP prepared pursuant to Section 10 of the FESA and the NCCPA. Its provisions are expressed through an organizing hierarchy of biological goals, biological objectives, and two primary types of actions: acquisition actions, which address the acquisition of conservation areas; and management actions, which address the management of conservation areas. Each biological goal is implemented through the pursuit of one or more biological objectives, and some biological objectives require an acquisition or management action. Therefore, a conflict could occur if construction and operation of any project alternative would result in a failure to achieve any acquisition or management action specified under the SCVHP, and if such a failure would thereby preclude achieving a biological goal or objective of the SCVHP. Table I-1 in Appendix I of the Biological and Aquatic Resources Technical Report (Authority 2020a) summarizes potential conflicts with regard to each action in the SCVHP.

The Greenprint is an approved local plan for conserving habitats. Its provisions are expressed through an organizing hierarchy of goals and strategies. Each biological goal is implemented through the pursuit of one or more strategies. Therefore, a conflict could occur if construction or operation of any project alternative would result in a failure to implement any strategy specified under the Greenprint. Table I-2 in Appendix I of the Biological and Aquatic Resources Technical Report (Authority 2020a) summarizes potential conflicts with regard to each strategy in the Greenprint.

The *Coyote Valley Landscape Linkage* report is an approved local plan for identifying, protecting, and restoring areas essential for wildlife movement in Coyote Valley. Several land purchases consistent with the goals of the report have been made or are in process and wildlife crossing modifications are in the planning stage. Therefore, a conflict could occur if construction or operation of any project alternative would prevent

**Comment 26:** There is only one Habitat Conservation Plan for Santa Clara County, which is the Santa Clara Valley Habitat Conservation Plan (HCP) implemented by the Santa Clara Valley Habitat Agency (SCVHA). Will the FEIR be revised to correct for this mistake?

**3.7.9.8 Habitat Conservation Plans (pg 198 Page | 3.7-198)**

Construction of the project alternatives would result in potential impacts on three HCPs: the SCVHP, the Greenprint, and the *Coyote Valley Linkage*. The SCVHP is an adopted federal HCP and NCCP prepared pursuant to Section 10 of the FESA and NCCPA, respectively. The Greenprint and *Coyote Valley Linkage* are approved regional or local HCPs. The project alternatives could have impacts on habitat connectivity under the SCVHP between the Santa Cruz Mountains and the Diablo Range by potentially limiting or affecting the movement of species between these regions. Additionally, the alternatives would have permanent and temporary impacts in a particular area targeted for protection; consequently, additional lands would need to be secured to meet the

**Comment 27:** There is only one Habitat Conservation Plan for Santa Clara County, which is the Santa Clara Valley Habitat Conservation Plan (HCP) implemented by the Santa Clara Valley Habitat Agency (SCVHA). Will the FEIR be revised to correct for this mistake?

**E. Mitigation Measures (pg 129 Page | 3.7-129)****BIO-MM#55: Provide Compensatory Mitigation for Loss nesting Trees and Habitat**

**Comment 28:** Will the HSRA be developing this CMP in collaboration with the Habitat Agency?

**BIO-MM#10: Prepare and Implement a Compensatory Mitigation Plan for Species and Species Habitat**

The Authority would prepare a compensatory mitigation plan (CMP) that sets out the compensatory mitigation that would be provided to offset permanent and temporary impacts on federal and state-listed species and their habitat, fish and wildlife resources regulated under Section 1600 et seq. of the Cal. Fish and Game Code, and special-status species. Mitigation implemented under this measure would be consistent with and would help advance mitigation commitments at the program level, including mitigation intended to address impacts in the GEA. Section 3.7 Biological and Aquatic Resources California High-Speed Rail Authority April 2020 San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS Page | 3.7-141

Protection of habitat through acquisition of fee-title or conservation easement and funding for long-term management of the habitat. **Title to lands acquired in fee would be transferred to CDFW** and conservation easements would be held by an entity approved in writing by the applicable regulatory agency.

**Comment 29:** The preliminary Compensatory Mitigation Plan (CMP) was based on Maxent modeling and does not differentiate conservation or protected lands. Protected land impacts should include higher impacts and mitigations than just 1:1. Especially when there has been and will be significant investment by the Habitat Agency in working on habitat restoration, wildlife monitoring, and wildlife connectivity enhancements currently underway at Pacheco Pass.

**Will the CMP result in higher mitigation ratios for impacts to conservation and protected lands?**

**Comment 30:** Is CDFW aware that HSR plans to transfer title to lands acquired in fee?

**Comment 31:** Is there an opportunity for those lands to be transferred to the Habitat Agency instead?

**BIO-MM#31: Provide Compensatory Mitigation for Impacts on California Tiger Salamander Habitat**

The Authority would provide compensatory mitigation to offset the loss of modeled California tiger salamander habitat. **Compensatory mitigation** would be provided for impacts on habitat occupied or presumed occupied by California tiger salamander at a ratio of 3:1, unless higher ratios are required through regulatory authorizations issued under the FESA or CESA. Compensatory mitigation would be provided using one or more of the methods described in BIO-MM#10.

**Comment 32:** Who is the compensatory mitigation provided too?

**BIO-MM#46: Implement Avoidance and Minimization Measures for Burrowing Owl**

Occupied burrowing owl burrows found during pre-construction surveys would be avoided in accordance with the SCVHP's condition of approval for covered activities in burrowing owl habitat (County of Santa Clara et al. 2012: page 6-62). To the extent feasible, the Project Biologist would establish 250-foot no-work buffers around occupied burrowing owl burrows in the work area. An occupied burrow is defined as any burrow at which (1) an adult owl is observed on two or more pre-

## Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

construction surveys, or (2) a pair of adult owls is observed on one or more pre-construction survey. Construction may proceed outside the 250-foot nondisturbance zone. Construction may proceed inside the 250-foot nondisturbance no-work buffer zone during the breeding season if the season-specific criteria (nesting season: February 1–August 31; non-nesting season: September 1–January 31) described in the SCVHP are met.

### BIO-MM#47: Provide Compensatory Mitigation for Loss of Active Burrowing Owl Burrows and Habitat

To compensate for permanent impacts on occupied burrowing owl breeding habitat, the Authority would provide compensatory mitigation at a minimum 1:1 ratio for occupied breeding and foraging habitat. Lands proposed as compensatory mitigation would meet one of the following criteria:

Support at least two breeding adult owls for every breeding adult owl displaced by construction of the project

Support at least 1 acre of burrowing owl breeding habitat for every acre of habitat affected (i.e., 1:1 mitigation ratio). For the purposes of this measure, burrowing owl breeding habitat is defined as any land cover type with all of the following attributes:

Open terrain with well-drained soils

Short, sparse vegetation with few shrubs and no trees

Underground burrows or burrow surrogates (e.g., debris piles, culverts, pipes) for nesting and shelter from predators or weather. Burrows in earthen levees, berms, or canal banks within or along the margins of agricultural fields can be counted as compensatory breeding habitat as long as adjacent fields or pastures are suitable for foraging.

Abundant and accessible prey (arthropods, small rodents, amphibians, lizards)

**Comment 33:** 1:1 is standard but given the rarity of BUOW breeding success in the County and across the state 1:1 may be inadequate. **The compensatory mitigation at a minimum 1:1 ratio is too low for burrowing owls. Will the ratio be higher in the FIER?**

### BIO-MM#61: Provide Compensatory Mitigation for Impacts on San Joaquin Kit Fox Habitat

The Authority would provide compensatory mitigation for impacts on San Joaquin kit fox habitat through the acquisition of suitable habitat that is acceptable to USFWS and CDFW. Habitat would be replaced at a minimum ratio of 1:1 for high- or moderate-value suitable habitat (natural lands) and at a ratio of 0.5:1 for low-value suitable habitat (urban or agricultural lands), unless a higher ratio is required by regulatory authorizations issued under the FESA and CESA. Compensatory mitigation would be provided using one or more of the methods described in BIO-MM#10.

**Comment 34:** Habitat replacement ratio of 1:1 for high- or moderate-value suitable habitat (natural lands) is too low for an endangered species in which the breeding success outside of Bakersfield is declining. If the Project is impacting high-value occupied habitat the ratio is too low. **Will the ratio be higher in the FIER?**

### BIO-MM#72: Provide Compensatory Mitigation for Permanent Impacts on Riparian Habitat (pg 165 Page | 3.7-165)

The Authority would compensate for permanent impacts on riparian habitats at a ratio of 2:1 (mixed riparian and palustrine forested wetland) or **4:1 (California sycamore woodland)**, unless a higher ratio is required by agencies with regulatory jurisdiction over the resource. Compensatory mitigation may occur through habitat restoration, the acquisition of credits from an approved mitigation bank, participation in an in-lieu fee program or habitat preservation or enhancement at a permittee responsible mitigation site.

### BIO-MM#85: Provide Compensatory Mitigation for Impacts on California Sycamore Woodland at the Pacheco Creek Reserve

**To offset permanent impacts at the Pacheco Creek Reserve and alleviate conflict with the SCVHP, the Authority would provide compensatory mitigation at a 1:1 ratio.** The replacement reserve would be of the same acreage as the existing reserve (8.2 acres) or greater, and it would be primarily be composed of a contiguous patch of the California sycamore alluvial woodland, the conservation target on which the reserve was formed. Mitigation lands can be co-located with the mitigation under BIO-MM#72 to meet the 10-acres minimum patch size requirement stipulated in Objective 9.2 of the SCVHP. This mitigation may be accomplished through preservation, enhancement, or restoration, or a combination thereof, with a preference given to mitigation opportunities in the Pajaro River HUC-8 watershed.

**Comment 35:** BIO-MM#72 includes a 4:1 compensation for California sycamore woodland. **Why does BIO-MM#85 only give a 1:1 mitigation ratio for the Pacheco Preserve?** The 1:1 mitigation ratio is inadequate mitigation for conflict with the HCP on a conservation land and Habitat Agency Reserve that was specifically meant for CA Sycamore woodland protection and restoration.

### Comment 36: Will the Habitat Agency receive a 4:1 compensation for California sycamore woodland at the Pacheco Creek Reserve?

### BIO-MM#76: Minimize Impacts on Wildlife Movement during Construction (pg 167 Page | 3.7-167)

To the extent feasible, the Authority would avoid placing fencing, either temporarily or permanently, within known movement routes for wildlife (e.g., the Fisher Creek underpass) in those portions of the alignment where the tracks are elevated (e.g., viaducts or bridges). The Authority would avoid conducting ground-disturbing activities within known wildlife movement routes during nighttime hours, to the extent feasible, and would shield nighttime lighting to avoid illuminating wildlife movement corridors in circumstances where feasible.

**Comment 37:** These are good methods to minimize impacts to wildlife movement during construction. **Will these also be applied to Pacheco Pass?**

### BIO-MM#78: Establish Wildlife Crossings at Embankment in West Slope of Pacheco Pass (169 Page | 3.7-169)

The Authority would create dedicated wildlife crossings to accommodate wildlife movement across permanently fenced infrastructure in the western portion of the Pacheco Pass Subsection near Casa de Fruta, where wildlife movement would be significantly reduced. Wildlife crossings would be



- Crossing A: B3161+34: 130 feet long by 40 feet wide by 23 feet high.
- Crossing B: B3174+00: 144 feet long by 40 feet wide by 38 feet high
- Crossing C: B3197+00: 165 feet long by 40 feet wide by 38 feet high
- Crossing D: B3209+98: 185 feet long by 40 feet wide by 38 feet high

This is a screenshot from Google Earth showing an aerial view of a river and surrounding land. The river is a prominent feature, winding through the landscape. Various colored lines are overlaid on the image, likely representing different types of land use or infrastructure. Red lines are visible along the riverbank and in the surrounding area. Green lines are also present, possibly indicating a different type of land use. Blue lines are visible in the upper left corner, near the label 'HWY'. Purple lines are scattered throughout the landscape. The Google Earth interface is visible at the bottom, including the search bar, scale bar, and various icons.

1691-1803

1691-1803

In regard to SR-152, the Habitat Agency and Pathways for Wildlife are working with stakeholders such as DFW and Caltrans to further improve the ability for wildlife movement across SR-152. Current research has found that SR-152 is highly permeable via several culverts and bridges. The work on implementing wildlife connectivity enhancements will increase the permeability of the highway and landscape. HSR will be counteracting these efforts by introducing a new barrier without adequate mitigation with poorly designed wildlife crossings.

1691-1804

1691-1805

1691-1806

To: Diwa, Chris(PB)@HSR <[Chris.Diwa@hsr.ca.gov](mailto:Chris.Diwa@hsr.ca.gov)>; Emily Tibbott <[Emily.Tibbott@SGC.CA.GOV](mailto:Emily.Tibbott@SGC.CA.GOV)>; 'Andrea Mackenzie' <[amackenzie@openspaceauthority.org](mailto:amackenzie@openspaceauthority.org)>; mfreeman@openspaceauthority.org; Jake Smith <[jsmith@openspaceauthority.org](mailto:jsmith@openspaceauthority.org)>; gbasson@openspaceauthority.org; Edmund Sullivan <[edmund.sullivan@scv-habitatagency.org](mailto:edmund.sullivan@scv-habitatagency.org)>; Terah Donovan <[terah.donovan@scv-habitatagency.org](mailto:terah.donovan@scv-habitatagency.org)>; Abigail Ramsden <[aramsden@TNC.ORG](mailto:aramsden@TNC.ORG)>; Sasha Gennet <[sgennet@TNC.ORG](mailto:sgennet@TNC.ORG)>; jhooper@openspaceauthority.org; Ahiga Snyder <[Ahiga@pfwildlife.com](mailto:Ahiga@pfwildlife.com)>; nthurlow@openspacetrust.org; nsharma@openspacetrust.org; Shpak, Dave@HSR <[Dave.Shpak@hsr.ca.gov](mailto:Dave.Shpak@hsr.ca.gov)>; Hunter, John@HSR <[John.Hunter@hsr.ca.gov](mailto:John.Hunter@hsr.ca.gov)>; Meyer, Sue@HSR <[Sue.Meyer@hsr.ca.gov](mailto:Sue.Meyer@hsr.ca.gov)>; Avina, Claire@HSR <[Claire.Avina@hsr.ca.gov](mailto:Claire.Avina@hsr.ca.gov)>; Parsons, Stephanie(PB)@HSR <[Stephanie.Parsons@hsr.ca.gov](mailto:Stephanie.Parsons@hsr.ca.gov)>; Kohlstrand, Rebecca(PB)@HSR <[Rebecca.Kohlstrand@hsr.ca.gov](mailto:Rebecca.Kohlstrand@hsr.ca.gov)>; Kennerley, Gary(PB)@HSR <[Gary.Kennerley@hsr.ca.gov](mailto:Gary.Kennerley@hsr.ca.gov)>; Lipkin, Boris@HSR <[Boris.Lipkin@hsr.ca.gov](mailto:Boris.Lipkin@hsr.ca.gov)>; McLoughlin, Mark@HSR <[Mark.McLoughlin@hsr.ca.gov](mailto:Mark.McLoughlin@hsr.ca.gov)>; Assouri, Kristiyan@HSR <[Kristiyan.Assouri@hsr.ca.gov](mailto:Kristiyan.Assouri@hsr.ca.gov)>; jiltzinger@hntb.com; kfranchi@hntb.com; Sloan, Rebecca <[Rebecca.Sloan@icf.com](mailto:Rebecca.Sloan@icf.com)>

## Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

Cc: Rosanna McGuire <[rmcguire@HNTB.com](mailto:rmcguire@HNTB.com)>

Subject: Re: HSR San Jose-Merced: Santa Clara Valley & Pacheco Pass conservation community meeting

Hi All,

In looking at them, Exhibit C is 165 feet and Exhibit D is 185 feet in length. In working on the Highway 17 Laurel Curve wildlife underscrossing we did an extensive literature search with Caltrans biologist Nancy Siepel on how long is too long for wildlife to cross through a culvert as we have found culverts that wildlife species such as deer would not travel through due to length in several of our studies.

There have also been some other great studies by leading road ecologists such as Patricia Cramer who analyzed these questions and found in particular that best recommendations are to keep culverts less than 120 feet (37 m) in length as they traverse under the road. The longer the culvert, the higher rate of repulsion for mule deer.

I attached the study, it was written for the Utah Dept of Transportation. I also pasted part of the Executive Summary below with relevant information regarding findings of the study in relation to the Pacheco Pass Undercrossing Exhibits.

Executive Summary excerpt:

The Utah Department of Transportation (UDOT) constructed wildlife crossing structures along Utah highways in an effort to help prevent wildlife-vehicle collisions on Utah roads. The costs of these structures can be best defended and invested if the structural designs, dimensions, and materials are researched for their compatibility with wildlife use. **This project, sponsored by the Utah Transportation Research Advisory Council (UTRAC) at UDOT, was designed to evaluate how different culvert and bridge designs function at passing mule deer, elk, and other wildlife.** The overall goal was to help wildlife and transportation professionals understand the effects of structure variables such as height, length, width, and structure type on wildlife use. Other mitigation efforts were also evaluated.

- At this time the best recommendations are to keep culverts less than 120 feet (37 m) in length as they traverse under the road. The longer the culvert, the higher rate of repulsion for mule deer.

- In order to ensure high mule deer successful passage, culverts should be designed with the shortest possible length, tallest height, and widest width as possible. Length is most important, width is second in importance, and height is least important

- Elk in Utah are extremely reluctant to use any kind of underpasses or culverts to pass under roadways. At this time the data suggest elk will not pass through most culverts.

- All wildlife crossing structures in elk habitat should be designed as bridges with fencing to ensure some degree of use by all elk age classes and genders.

Elk in particular are very sensitive to using undercrossings and it has been found that they mainly utilize land bridges versus under crossings. The DFW and state park biologists who are working on the collared elk study along Hwy 152 were also talking about this with me several months ago.

Best,  
Tanya

Tanya Diamond

Co-Principal: Wildlife Ecologist-GIS Analyst

*Pathways for Wildlife*

Cell (408) 891-9833

<http://pathwaysforwildlife.com>

*Connecting Habitats for Wildlife*



Figure 2. Pacheco Pass Preferred Alternative 4 kml file with JM\_FRA\_Footprint\_With\_Parcels\_Alt4 and JM-Alt 4\_Record PEPD\_KMZ\_05162019.

## Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

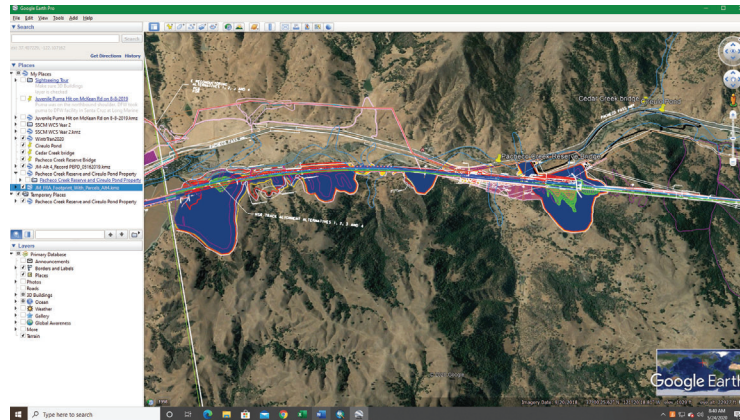


Figure 3. Pacheco Pass Preferred Alternative 4 kml file with JM\_FRA\_Footprint\_With\_Parcel\_Alt4 and JM-Alt\_4\_Record PEPD\_KMZ\_05162019.

1691-1807

**Comment 42:** From the e-mail correspondence we understand that an **overpass** will not work, however it has never been assessed if the rail could go up on a **bridge for a short distance** within the cut and fill section. **In regards to Julian Bratina's e-mail from 5/13/2020, please see below, will HSR evaluate if putting a section or sections of the cut and fill on a bridge is an option?** We feel it is warranted and worth the time to conduct this analysis to determine if trading in the long culverts for a short sections of a bridge would make for a functional mitigation measure, especially in light of the tremendous impacts to Pacheco Pass.

1691-1808

**Comment 43:** HSRA did not evaluate if the rail could go on bridge for a short section in the cut and fill (Figure 2 and 3) why wasn't this analysis done for the Pacheco Pass?

**HSRA Response to PFW e-mail on December 13, 2018 about the proposed culverts as mitigation, e-mail correspondence.**

**From:** Shpak, Dave@HSR <Dave.Shpak@hsr.ca.gov>

**Sent:** Friday, January 25, 2019 5:39 PM

**To:** Sasha Gennet <sgennet@TNC.ORG>; Tanya Diamond <tanya@pfwildlife.com>; 'Andrea Mackenzie' <amackenzie@openspaceauthority.org>; mfreeman@openspaceauthority.org <mfreeman@openspaceauthority.org>; Jake Smith <jsmith@openspaceauthority.org>; gbasson@openspaceauthority.org <gbasson@openspaceauthority.org>; Edmund Sullivan <edmund.sullivan@scv-habitatagency.org>; Terah Donovan <terah.donovan@scv-habitatagency.org>; Abigail Ramsden <aramsden@TNC.ORG>; jhooper@openspaceauthority.org <jhooper@openspaceauthority.org>; Ahiga Snyder <Ahiga@pfwildlife.com>;

nthurlow@openspacetrust.org <nthurlow@openspacetrust.org>; nsharma@openspacetrust.org <nsharma@openspacetrust.org>

**Cc:** Rosanna McGuire <rmcguire@HNTB.com>; Hunter, John@HSR <John.Hunter@hsr.ca.gov>; Meyer, Sue@HSR <Sue.Meyer@hsr.ca.gov>; Parsons, Stephanie(PB)@HSR <Stephanie.Parsons@hsr.ca.gov>; Kohlstrand, Rebecca(PB)@HSR <Rebecca.Kohlstrand@hsr.ca.gov>; Kennerley, Gary(PB)@HSR <Gary.Kennerley@hsr.ca.gov>; Lipkin, Boris@HSR <Boris.Lipkin@hsr.ca.gov>; McLoughlin, Mark@HSR <Mark.McLoughlin@hsr.ca.gov>; Assouri, Kristiyan@HSR <Kristiyan.Assouri@hsr.ca.gov>; jlitzinger@hntb.com <jlitzinger@hntb.com>; kfranchi@hntb.com <kfranchi@hntb.com>; Sloan, Rebecca <Rebecca.Sloan@icf.com>; Diwa, Chris(PB)@HSR <Chris.Diwa@hsr.ca.gov>; Emily Tibbott <Emily.Tibbott@SGC.CA.GOV>

**Subject:** RE: HSR San Jose-Merced: Santa Clara Valley & Pacheco Pass conservation community meeting

Tanya and Sasha,

Thank you for sharing your concerns, the supporting study, and related suggestions about the conceptual design of high-speed rail (HSR) wildlife crossing features in Pacheco Pass. Your collaboration with the Authority has measurably improved the HSR project, and we appreciate the time and knowledge that you have invested in our partnership.

We have carefully reviewed and considered the study and suggestions for maintaining wildlife movement across the alignment near the Pacheco Portal. We'd like to respond to the comments you shared with the Pacheco Pass wildlife stakeholders and the HSR project team in your emails on December 13, 2019. In brief, overcrossings or open-span structures are not necessary or recommended to mitigate permeability reductions where the HSR guideway would be built on a series of cut and fill sections between the Casa de Fruta fields and the viaduct approach to the west portal of Tunnel #2. However, undercrossings are feasible, would result in relatively lessor secondary impacts, and would allow for some wildlife movement that would substantially reduce the consequences for local populations.

**We agree that shorter wildlife undercrossings are more effective than longer undercrossings. All else being equal, shorter crossings should support higher levels of wildlife use, particularly for deer and elk, which are sensitive to crossing dimensions. We also agree that open-span bridges or wildlife overcrossings could be more effective than culvert undercrossings at facilitating frequent crossings by elk and deer.**

However, in this vicinity of the HSR alignment, crossing designs are constrained by topography, geological conditions, and design criteria of the HSR guideway. Undercrossing dimensions are determined predominantly by:

- HSR track spacing and track profile (elevation),
- Required 6-foot minimum depth between top of rail and top of culvert,
- Slope of the culvert floor, and
- Proximity to Pacheco Creek.

Bratina, Julian@HSR <Julian.Bratina@hsr.ca.gov>

Wed 5/13/2020 12:58 PM

To:

- Tanya Diamond;
- Edmund Sullivan <edmund.sullivan@scv-habitatagency.org>;
- Julie King <julie.king@scv-habitatagency.org>

Cc: Shpak, Dave@HSR <Dave.Shpak@hsr.ca.gov>



## Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

Hi Tanya,

As discussed during the call, the wildlife crossing designs reflected the coordination efforts between the Authority and wildlife stakeholders, and were the result of collaborative analysis of project biologists and engineers to determine structural feasibility and biological efficacy. **Technical analyses of viaduct or bridge structures at this location have not been conducted, so we cannot speculate on the feasibility of these structures** in lieu of undercrossing culverts within the proposed fill sections.

While new information collected after the stakeholders and Authority concurred on undercrossing culverts may indicate a different approach for wildlife movement may be needed, changes to the PEPD design are not being considered at this time in the process. The Draft EIR/EIS comment period is the current opportunity to recommend design refinements to the Authority. The Authority will consider comments and determine the course of response for the Final EIR/EIS. **If directed by the Authority, the project team would follow up on any new data that would contribute to responsive analyses.**

Regards,

Julian Bratina

Assistant Project Manager, San Jose to Merced

California High-Speed Rail Program

Tel: 415 402 2276



Figure 4. Pacheco Creek Reserve with Preferred Alternative 4 kml file with JM\_FRA\_Footprint\_With\_Parcel\_Alt4 and JM-Alt 4\_Record PEPD\_KMZ\_05162019. The Pacheco Creek Reserve property boundary is outlined in black.

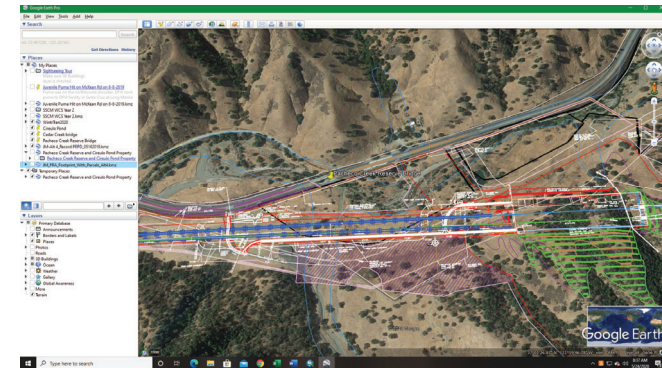


Figure 5. Pacheco Creek Reserve with Preferred Alternative 4 kml file with JM-Alt 4\_Record PEPD\_KMZ\_05162019.

### BIO-MM#79: Provide Wildlife Movement between the Santa Cruz Mountains and Diablo Range (pg 169 Page | 3.7-169)

Protection of 238 acres (Alternatives 1, 2, and 4) or 239 acres (Alternative 3) of lands prioritized for their importance to wildlife movement in the Santa Cruz Mountains to Diablo Range Wildlife Linkage and the Soap Lake 100-year floodplain, which corresponds to a 1-to-1 ratio of protected land to project footprint at the MOWF

**Comment 44:** Will the FIER include land protection and acquisition in collaboration with the SCVHA in the Pacheco Pass? The Pacheco Pass designated as the Bay Area Critical Linkage of the Diablo Range to the Inner Coast Linkage Design (Figure 1) It is the linkage most impacted by the Project, with the greatest habitat loss.

### F. 3.7.9.1 Special-Status Species (pg 190 Page | 3.7-190)

#### American Badger (pg 196 Page | 3.7-196)

Construction of the project alternatives would have direct and indirect impacts on American badger habitat and on individuals, if any are present in affected habitat. The primary project activities affecting American badger habitat would be HSR right-of-way, TCE, underground easement, and utility easement. All project alternatives would have similar impacts on this species, with minor differences in area of affected habitat, because the portions of the alternatives that overlap with modeled habitat have nearly identical footprints. BIO-MM#1, BIO-MM#2, BIO-MM#3, BIO-MM#4, BIO-MM#5, BIO-MM#6, BIO-MM#13, and BIO-MM#64 are available to reduce this impact.



## Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

## 3.7.10 CEQA Significance Conclusions

Table 3.7-27 CEQA Significance Conclusions and Mitigation Measures for Biological and Aquatic Resources (pg 213 Page | 3.7-213)

Section 3.7 Biological and Aquatic Resources			
CEQA Impacts	Impact Description and CEQA Level of Significance Before Mitigation	Mitigation Measure	CEQA Level of Significance After Mitigation
Impact BIO#28: Permanent Conversion or Degradation of Habitat for and Direct Mortality of American Badger	Significant for all alternatives: The project would remove or disturb habitat for American badger, and could degrade habitat outside of but adjacent to the work areas. Activities could also result in mortality of individuals by crushing occupied burrows or collapsing burrow entrances and preventing escape. Activities could also disturb individuals and impair breeding, feeding, or sheltering behavior.	BIO-MM#1: Prepare and Implement a Restoration and Revegetation Plan BIO-MM#2: Prepare and Implement a Weed Control Plan BIO-MM#3: Establish Environmentally Sensitive Areas and Nondisturbance Zones BIO-MM#4: Conduct Monitoring of Construction Activities BIO-MM#5: Limit Vehicle Traffic and Construction Site Speeds BIO-MM#6: Establish and Implement a Compliance Reporting Program BIO-MM#13: Implement Work Stoppage BIO-MM#64: Conduct Pre-Construction Surveys for American Badger Den Sites and Implement Avoidance and Minimization Measures	Less than Significant

**Impact BIO#28: Permanent Conversion or Degradation of Habitat for and Direct Mortality of American Badger**

The Authority would implement mitigation measures to reduce the impacts on American badger. BIO-MM#1 would involve preparation of an RRP that would identify and describe procedures for restoring temporarily disturbed habitat to its former state. BIO-MM#2 would require the project biologist to develop a WCP prior to ground-disturbing activity to minimize and avoid the spread of invasive weeds into the project footprint and adjacent areas. BIO-MM#3 would require the project biologist to establish ESAs and nondisturbance zones (including WEF, where applicable) that support special-status species or aquatic resources and are subject to seasonal restrictions or other avoidance and minimization measures prior to ground-disturbing activity. BIO-MM#4 and BIO-MM#6 would require the project biologist to monitor construction activities for compliance with avoidance and minimization measures and established ESAs and nondisturbance zones and to document such monitoring through a compliance reporting program, respectively. BIO-MM#5 would require the project biologist to establish vehicle speed limits within the project footprint; restrict vehicle traffic to established roads, construction areas, and other permissible areas; and direct that routes be marked to prevent off-road traffic prior to ground-disturbing activity. BIO-MM#13 would allow the Project Biologist to halt work if any badgers are encountered that could be injured or killed by project activities. BIO-MM#64 would avoid direct impacts on individual American badgers during construction by requiring pre-construction surveys for and avoidance of occupied dens. These measures are expected to avoid direct impacts on individual American badgers. Therefore, the impact would be less than significant.

**Comment 45:** American badgers are currently planned for becoming a SCVHP covered species. Will American badgers be given the same Mitigation Measures as burrowing owls as detailed in BIO-MM#46 and BIO-MM#47?

**Comment 46:** Will the HSR follow the SCVHP's condition of approval for covered activities for American badger as illustrated below for burrowing owls?

**Comment 47:** Will American badgers include the same requirement specified in BIO-MM#47 for burrowing owls? To compensate for permanent impacts on occupied burrowing owl breeding habitat,

the Authority would provide compensatory mitigation at a minimum 1:1 ratio. If not, **why isn't the American badger being given the same mitigation measures when they are both a Species of Special Concern?**

**2. Mountain lion**

**Comment 48.** Please see Exhibit 3 (SR 152 Pacheco Pass & Pacheco Creek Reserve Mountain Lion Report- August 2018-May 2020). The rail design crosses through the Habitat Agency's Pacheco Creek Reserve property boundary, which is outlined in black in Figure 5 of the exhibit. The yellow pin is at the Pacheco Creek Bridge in which a mountain lion was recorded traveling through the bridge on 6/27/2019 into the preserve. This is the only bridge in which a mountain lion has been recorded using to travel under the highway within the study area. Furthermore, multiple species have been consistently recorded using the bridge to travel under SR-152 on a monthly basis from August 1, 2018 to July 31, 2019 (Wildlife Permeability and Hazards across Highway 152 Pacheco Pass 2018-2019, Pathways for Wildlife).

**How will the HSR compensate and mitigate for loss of mountain lion habitat and impacts to wildlife connectivity, such as mountain lions at the Pacheco Creek Reserve?**

**Comment 49.** Now that the mountain lion is a candidate species for state listing how does the Authority propose to re-assess impacts in the EIR/EIS for mountain lions?

Even though HSRA used mountain lions as a focal species for their analysis, they did not mitigate for them as a special status species. There are no Mitigation Measures or Biological Impacts written in Ch 3.7 for mountain lions. For example, there is nothing written about providing a 1:1 mitigation measure for habitat loss for them, only for listed species.

**Comment 50.** Will Mitigation Measures and Biological Impacts be written for mountain lions in the FEIR?



Figure 2. Mountain lion cross through the Pacheco Creek bridge at the Pacheco Reserve on 6-27-2019.

# Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

1691-1816

## 3. Western monarch

**Comment 51:** The western monarch is likely to become a listed species. **How does the Authority propose to assess impacts in the EIR/EIS for western monarchs?** Western monarchs need to be analyzed and assessed within the FIER.

1691-1817

## G. 3.7.9.7 Conservation Areas (pg 198 page Page | 3.7-198)

Construction of the project would have direct and indirect impacts on conservation areas. The primary project activities affecting conservation areas would be HSR right-of-way, TCE, and utility easement. Additional effects on water resources in conservation areas over the tunnel alignment may result from groundwater depletion during tunnel construction and the associated disruption of hydrologic cycles of surface water resources. All project alternatives would have identical impacts on Romero Ranch Conservation Easement, because all alternatives have identical footprints in this area. All project alternatives would have similar impacts on Soap Lake properties, by acres, and Alternatives 1 and 2 would be identical; however, Alternative 3 would have greater permanent impacts. The remaining major difference between project alternatives is that Alternative 3 would have an impact on the Silacci Conservation Area, while Alternatives 1 and 2 would have no impact on this area. The difference between the impacts on all other conservation areas would be minor by acres and number of conservation areas affected. BIO-MM#9, BIO-MM#10 and BIO-MM#84 are available to reduce this impact.

**Comment 52:** There is no mention of the Pacheco Creek Reserve owned by the Habitat Agency in **Impact BIO#51: Permanent Conversion or Degradation of Conservation Area. Why was the Pacheco Creek Reserve left out of 3.7.9.7 Conservation Areas but noted in Impact BIO#51: Permanent Conversion or Degradation of Conservation Area?**

1691-1818

**Comment 53:** Will the Pacheco Creek Reserve be included in 3.7.9.7 Conservation Areas in the FIER?

1691-1819

## H. Adaptive Ungulates Movement Guide (pg 164 Page | 6-24)

### 1. Black-Tailed Deer

Alternatives 1, 2, and 4, Stations 2245–2260, 2325–2335; Alternative 3, Stations 2175–2190, 2255–2265  
These sections of permeability reduction are the result of soil stabilization in western Pacheco Pass that must be fenced after construction. Deer movement in this region is evidenced by roadkill data (CROS 2017; Diamond 2017) along SR 152.

The loss of permeability in this location would likely be considerable. It is recommended that wildlife-friendly fencing be used around the soil stabilization areas and that security fencing be used only near the tunnel portal. This would minimize the permeability reduction footprint such that it would no longer be considerable. See Chapter 7 for details about wildlife-friendly fencing recommended in these locations.

**Comment 54:** The proposed mitigation for the wildlife crossings in Pacheco Pass is not adequate for deer. The culvert lengths are too long in length (Beckmann, J.P. et al. 2010; Forman 2000; Determining

1691-1819

Wildlife Use of Wildlife Crossing Structures under Different Scenarios Cramer, P 2002; Caltrans Wildlife Crossing Guidance Manual Meese et al. 2009; Beier, P. 1995; Safe Passages. Ruediger B. 2007; Beier, P. 1993; Corridor Ecology 2006; Cleverger, A.P. & M.P. Huijser 2011; Penrod K. 2006; Critical Linkages 2013; Dickson B. et al. 2005; Forman, R. T. 2010; Wilmsers, C. et al. 2013; Road Ecology: Science and Solutions 2003).

For example, it has been found that the maximum length that deer will use is 120 feet (Cramer, P 2002).

**1. Will the culvert size be reduced to adequately facilitate deer movement through the under crossings? 2. Will HSR work on redesigning the wildlife crossing so that they are less than 120 feet?**

1691-1820

## I. Very High Openness Fauna Movement Guild (pg 166 Page | 6-26)

### 1. Tule Elk

Alternatives 1 2, and 4, Stations 2335–3225; Alternative 3, Stations 2265–3225

This location of permeability reduction is the result of an embankment section of the rail being constructed south of SR 152 in western Pacheco Pass just east of Casa de Fruta. Roadkill (Diamond 2017; Road Ecology Center 2017) and radio collar data (Hobbs 2017) provide evidence that tule elk move in this region

It is recommended that wildlife undercrossings be constructed in this area to provide movement across the rail. For additional information about the proposed undercrossings in this location, see Chapter 7.

It should be noted that there is some evidence that wildlife undercrossings are not frequently used by tule elk (Cramer 2012) and that the effectiveness of using undercrossings to address movement effects on tule elk in this location may be low. However, it should also be noted that **SR 152, just north of these permeability reduction locations, likely functions as a significant barrier to northward elk movement in the existing condition.** Because the alignment is so close to SR 152, tule elk crossing the alignment would still have to contend with the existing movement barrier (SR 152). Because of the existing barrier, the wildlife underpasses, which meet the design criteria for elk described in Table 7-1, are sufficient to address the effect.

**Comment 55:** The CDFW Tule elk radio collaring project has recorded Tule elk successfully crossing SR-152 (Kristin Langner, CDFW Tule elk biologist, lead on the Tule elk collaring project, per. Com Nov 2019). The DEIR should revise the Tule elk section regarding that SR-152 is functioning as a significant barrier, that is a false statement.

1691-1821

**Comment 56:** The proposed mitigation for the wildlife crossings in Pacheco Pass is not adequate for Tule elk. The culvert lengths are too long in length (Beckmann, J.P. et al. 2010; Forman 2000; Determining Wildlife Use of Wildlife Crossing Structures under Different Scenarios Cramer, P 2002; Caltrans Wildlife Crossing Guidance Manual Meese et al. 2009; Beier, P. 1995; Safe Passages. Ruediger B. 2007; Beier, P. 1993; Corridor Ecology 2006; Cleverger, A.P. & M.P. Huijser 2011; Penrod K. 2006; Critical Linkages 2013; Dickson B. et al. 2005; Forman, R. T. 2010; Wilmsers, C. et al. 2013; Road Ecology: Science and Solutions 2003). **Will the culvert size be reduced to adequately facilitate Tule elk movement through the under crossings?**

## Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

1691-1822

**J. 7.2.2 Dedicated Wildlife Underpasses (pg 190 Page | 7-6)**

Dedicated wildlife underpasses are part of project design. However, in eastern Pacheco Pass near Casa de Fruta there remains a need for improved permeability along a section of rail on embankment. Four wildlife crossings are proposed at this location. The proposed location and preliminary design of the wildlife crossings are illustrated on Figure 7-1 and in Appendix J; Appendix J includes more detailed location figures as well preliminary engineering drawings depicting important design information such as dimensions, orientation, and slope. Wildlife underpasses should be designed to incorporate the features described in Table 1 of Appendix J as applicable to the movement guilds addressed by the underpass. Dedicated wildlife underpasses should be inspected annually and maintained to verify that design features are intact and functioning. All needed repairs to wildlife crossings should be addressed within 6 months of the inspection.

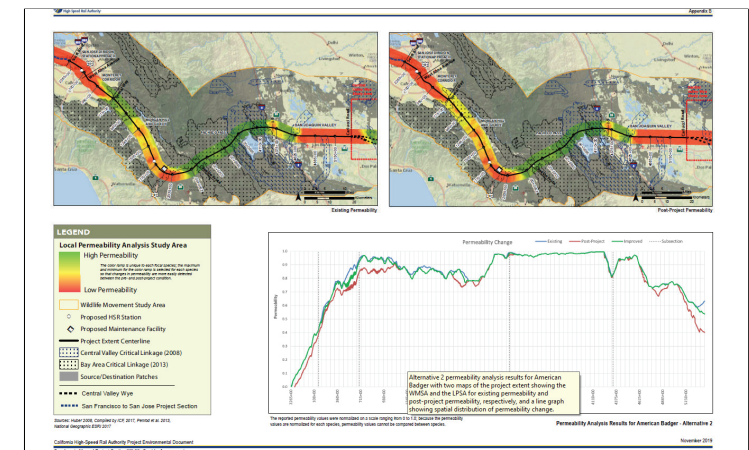
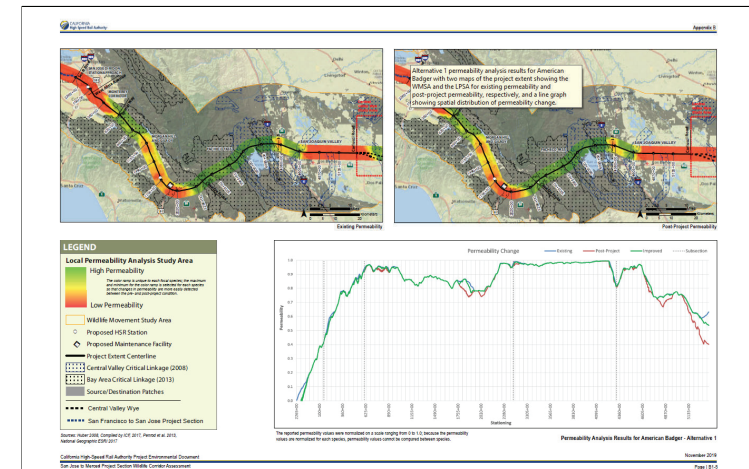
**Comment 57:** 1. How will the effectiveness of the dedicated wildlife underpasses be evaluated? 2. Which entity/organization will be responsible for monitoring the wildlife underpasses for wildlife movement? 3. Which entity/organization will be funding the wildlife monitoring and data analysis of the wildlife underpasses?

1691-1823

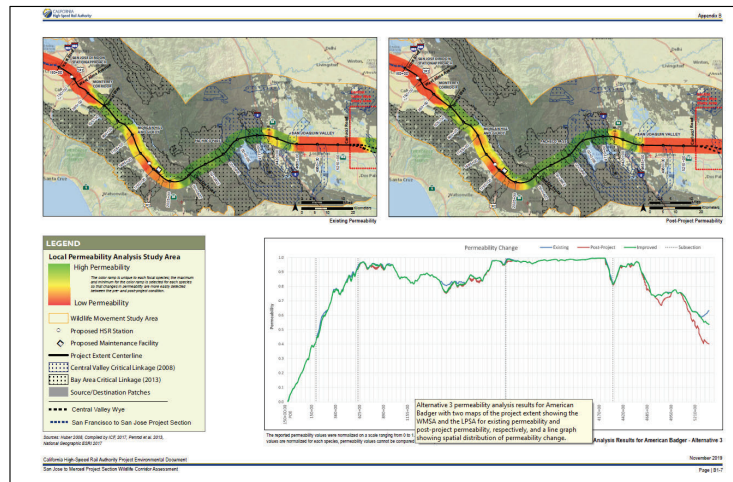
**K. TR-04 Biological and Aquatic Resources Technical Report Appendix C****1. Permeability Analysis Results for American Badger (Pg 9, Page | B1-5)**

**Comment 58:** Each of the permeability analyses for American badger results in no changes to the permeability for badger movement in Pacheco Pass. However, this completely is contradictory to the sections from Ch 6. Effects Analysis that describe the loss of habitat and direct mortality and disturbance that will occur with the construction of the HSR for badgers.

**Loss of Denning and Dispersal Habitat for and Direct Mortality or Disturbance of American Badger**  
Construction of the HSR track and systems would take place in suitable habitat for American Badger, a CDFW species of special concern. While habitat is present in all five subsections, the preponderance is in the Morgan Hill and Gilroy and Pacheco Pass Subsections because of the extensive and unfragmented grassland, chaparral, and scrub in these areas. Construction activities would convert and temporarily disturb habitat and could result in the disturbance, injury, and mortality of individual badgers.



# Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued



1691-1827

and CBI 2017, SCCWCTWG 2019). Nonetheless, it is imperative that the Project not further degrade permeability through this tenuous linkage. Published and ongoing studies in Soap Lake and Pacheco Pass similarly reflect a degree of permeability across (under) existing roads, including for HSR focal species (Wildlife Permeability and Hazards across Highway 152 Pacheco Pass 2018-2019; POST, Pathways for Wildlife, SCL Ecological unpublished data 2020).

**Will the EIR be revised to reflect that roads are not impermeable and therefore document and mitigate the additional impact of the Project on wildlife movement near roads?**

1691-1828

**Comment 63:** The DEIR lacks sufficient detail to evaluate effectiveness of the wildlife crossing infrastructure.

1. **Directional Fencing:** The DEIR designs for wildlife crossing infrastructure do not provide detail on the configuration and extent of directional/exclusionary fencing, which is critical to achieving passage structure effectiveness and promoting permeability through highways (Dodd et al. 2007, Gagnon et al. 2010, Loberger et al. 2013) and presumably applies to railway ecology. Appendix J of the Wildlife Corridor Assessment, which is Appendix C of the Biological and Aquatic Resources Technical Report, provides some description of taxa-specific and multispecies fencing consideration and BIO-MM#81 provides some narrative description of fencing; however, the Preliminary Engineering for Project Design plans do not provide the details including the extent and tie-ins, which are critical to effectiveness. Appropriately designed and maintained fencing will be essential to prevent wildlife from entering the HSR right of way and adjacent Monterey Road and Union Pacific railway in Coyote Valley.
2. **Wildlife Intrusion Deterrents:** More detail is needed regarding the specifications of the wildlife intrusion deterrents (BIO-MM#81) for at-grade crossings, given the variability of effectiveness of these features to deter deer (Kintsch et al 2017), as well as a discussion of design considerations for local focal species, including special-status herpetofauna.

**Will the EIR be revised to include detailed designs for directional fencing and wildlife intrusion deterrents and ensure that these elements are designed based on the literature documenting factors influencing their effectiveness?**

1691-1824

**Comment 59:** For each of the species modeled, there is no change in the permeability of the landscape at the Cut and Fill sections of the rail design in the Pacheco Pass. How can that be correct when the rail will be heavily fenced creating a barrier to movement for this section of the rail design? This modeling was also done before the proposed mitigation of the culverts, which would also not mitigate adequately enough for no change in permeability post project. The analysis is flawed. **Will HSR redo the permeability analysis to adequately address the impacts of the rail design in Pacheco Pass?**

1691-1825

**Comment 60:** Is the resulting modeling the reason for the: 1. poor mitigation for wildlife connectivity in the Pacheco Pass 2. Leaving out the construction effects for HSR at the Pacheco Pass 3. Overall lack of mitigation for the Pacheco Pass?

1691-1826

**Comment 61:** In terms of properly mitigating for Pacheco Pass, can an overpass be constructed for species such as Tule elk and mountains lions over SR-152 by HSR in working with the Habitat Agency? This could help offset habitat loss within the linkage and create adequate mitigation for Pacheco Pass from the cumulative effects of the rail design in Pacheco Pass.

1691-1827

## Roads as Barriers

**Comment 62:** The DEIR Wildlife Corridor Assessment methods including characterization of roads as barriers causes the analysis to underestimate the impacts of the Project on permeability of the landscape for wildlife. For example, wildlife in Coyote Valley are impacted by the presence of roads and; however, the available data suggest they are somewhat permeable (Serieys and Wilmers 2019, SCOSA



## Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

1691-1829

**Summary**

**The DEIR does not acknowledge the importance of the Pacheco Pass area as a critical landscape linkage within the region and the state nor does it identify or adequately mitigate the project impacts on wildlife connectivity in this area.**

Pacheco Pass has been identified as a priority for connectivity by the California State Wildlife Action Plan (CDFW 2015) and the Santa Clara County Regional Conservation Investment Strategy (ICF 2019), and is a natural landscape block in the California Essential Habitat Connectivity Project (Spencer et al 2010). The Santa Clara Valley Habitat Conservation Plan/Natural Community Conservation Plan (Valley Habitat Plan) identifies Pacheco Pass on SR-152 as a focal area in the Biological Goals and Objectives, Reserve System design, and long-term monitoring (Santa Clara Valley Habitat Plan 2012). The Wildlife Permeability and Hazards across Highway 152 Pacheco Pass 2018-2019 (Pathways for Wildlife 2020) documents wildlife use of bridges and culverts to cross under SR-152 and recommended improvements to wildlife crossing infrastructure. Stakeholders who participated in the HSRA's Wildlife Connectivity Analysis emphasized the importance of maintaining permeability through this area.

Nonetheless, the Project proposes 2.5 miles of cut and fill to install the rail at grade with extensive fencing which will fragment habitat within this important wildlife corridor. It will limit the potential for movement by wide-ranging species for which the region currently provides suitable habitat including mountain lion, tule elk, black-tailed deer, and American badger. These species have been documented using wildlife crossing infrastructure and moving at grade through SR-152 (Pathways for Wildlife 2020, POST et al. unpublished data). The embankment and associated fence proposed for the Project will direct wildlife towards SR-152.

Despite the broad recognition of the importance of the Pacheco Pass region for wildlife connectivity, the DEIR analysis of impacts to wildlife movement in Section 3.7.9.6 (page 3.7-198) and Section 3.7.7.7 (Impact Bio#42 Temporary Impacts to Wildlife Movement and Impact BIO#43 Permanent Impacts to Wildlife Movement) does not mention Pacheco Pass. The area is not characterized in the Wildlife Connectivity Analysis report, which is Appendix C of the Biological and Aquatic Resources Technical Report, which does not provide recommended design measures for habitat connectivity in this segment.

Moreover, BIO-MM#79 provides for land protection and conservation in Coyote Valley and Soap Lake, but not in Pacheco Pass. Likewise, BIO-MM#76 minimizes impacts on wildlife movement during construction within known movement routes for wildlife, but does not reference Pacheco Pass. As described below the wildlife crossing infrastructure proposed for this region was not sited based on wildlife movement data, nor is it designed to accommodate the large, wide-ranging species including tule elk, that will need to utilize it to avoid having the Project fragment their populations.

**How will the EIR be revised to address the gaps in the analysis of the importance of maintaining permeability through Pacheco Pass, include design features to prevent habitat fragmentation in this area, identify the impacts of the Project on wildlife movement through this landscape linkage, and provide mitigation including compensatory mitigation for the project impacts on connectivity through the Pacheco Pass?**

1691-1830

**The DEIR should be revised to apply all mitigation measures for habitat connectivity to Pacheco Pass, which has been identified as part of the landscape linkage (Penrod et al. 2013) and large landscape block (Spencer et al. 2010). The following specific measures should be applied to Pacheco Pass:**

1. **BIO-MM#76:** This measure minimizes impacts on wildlife movement during construction within known movement routes for wildlife, which should include and specific reference Pacheco Pass.
2. **BIO-MM#79:** This measure will protect 238 acres (or 239 acres for Alternative 3) of "lands prioritized for importance to wildlife movement in the Santa Cruz Mountains to Diablo Range Wildlife Linkage and the Soap Lake 100-year floodplain, which corresponds to a 1-to-1 ratio of protected land to project footprint at the MOWF [maintenance of way facility]." This measure should be expanded to include land protection to safeguard wildlife connectivity in the landscape linkage within Pacheco Pass (Penrod et al. 2013), where prioritize can be identified in coordination with the Valley Habitat Agency which is working on landscape connectivity in the region.

1691-1831

**The DEIR relies heavily on wildlife crossing infrastructure included in the Project design and mitigations to mitigate significant effects of the project on wildlife connectivity and associated impacts on populations in the region, including mountain lion, San Joaquin kit fox, and other protected species.** However, the effectiveness of the infrastructure at mitigating the Project impacts on these and other species may be limited due to a variety of factors including:

1. Wildlife may be deterred from using the structures by light, vibration, and noise, which may not be fully mitigated;
2. The ecological context including location of the infrastructure with respect to wildlife movement corridors is not fully considered;
3. The need for habitat protection and restoration to ensure habitat on either side is intact and can promote effective use of the crossing infrastructure; and
4. Aspects of the design do not adhere to the widely accepted standards for effective crossing structures, as some structures are too short and/or too long for use by many wildlife species.

The DEIR does not include monitoring to evaluate the effectiveness of the structures at facilitating wildlife passage through the train corridor, nor does it include an adaptive management plan that would determine remedial actions to promote wildlife movement in the event that the infrastructure is not sufficient to mitigate the impacts.

**Due to the stated impacts on wildlife movement by the Project, further mitigation through design is encouraged, onsite and offsite compensatory mitigation will be needed, and a dedicated monitoring and adaptive management plan will be essential to evaluate the effectiveness of features such as wildlife crossing infrastructure and prevent the Project from severing connectivity in critical landscape linkages that it traverses including Coyote Valley, the Upper Pajaro River, and Pacheco Pass.**

1691-1832

**Need to Monitor Wildlife Crossing Infrastructure**

The DEIR relies heavily on wildlife crossing infrastructure to mitigate the Project impacts on wildlife connectivity. However, the DEIR does not discuss how monitoring will be used to evaluate effectiveness of the structures, including through documenting wildlife use, or identify alternative mitigations and remedial actions in the case that they are not effective at preventing habitat fragmentation.

## Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

1691-1832

**Will the DEIR be revised to discuss how wildlife underpasses will be monitored and how remedial actions will be taken to improve wildlife connectivity if/where monitoring indicates that one or more species are not able to utilize the structures and the Project is impeding wildlife connectivity?**

1691-1833

*Mitigate Impacts to Habitat on Site to Ensure Crossing Structures are Effective*

In areas important for wildlife connectivity, including where wildlife crossing infrastructure will be installed or improved, the temporary project impacts should be restored and additional habitat mitigation should be conducted on site, where feasible and necessary to maintain the larger wildlife corridor and promote wildlife use of the wildlife crossing infrastructure.

### References

- Beckmann, J.P., Clevenger, A.P., Huijser, M.P., Hilty, J. A. and Forman, R. T. 2010. *Safe passages: highways, wildlife, and habitat connectivity*. J. P. Beckmann, A. P. Clevenger, M. Huijser, & J. A. Hilty (Eds.). Island Press.
- Beier, P. (1993). Determining minimum habitat areas and habitat corridors for cougars. *Conservation Biology*, 7(1), 94-108.
- Beier, Paul. "Dispersal of juvenile cougars in fragmented habitat." *The Journal of Wildlife Management* (1995): 228-237.
- Beier, P. 2006. Effects of Artificial Night Lighting on Terrestrial Mammals. P. 19–42 in *Ecological Consequences of Artificial Night Lighting*. Island Press, Washington, DC.
- Beier, P., and S. Loe. 1992. A Checklist for Evaluating Impacts to Wildlife Corridors. *Wildlife Society Bulletin* 20:434–40.
- Beier, P., D.R. Majka, and W.D. Spencer (Beier et al.). 2008. Forks in the Road: Choices in Procedures for Designing Wildlife Linkages. *Conservation Biology* (4):836–51.
- Caltrans Wildlife Crossing Guidance Manual 2009, prepared by Robert J. Meese, Fraser M. Shilling, and James F. Quinn, Information Center for the Environment, Department of Environmental Science and Policy, University of California, One Shields Avenue, Davis, CA 95616. Under contract to the California Department of Transportation, Environmental Division; supervised by Amy Pettler
- Cramer, Patricia. 2012. *Determining Wildlife Use of Wildlife Crossing Structures under Different Scenarios*. Final Report. Prepared for the Utah Department of Transportation Research Division, Report No. UT-12.07.
- Clevenger, A.P., M.P. Huijser. 2011. Wildlife Crossing Structure Handbook, Design and Evaluation in North America, Publication No. FHWA-CFL/TD-11-003. Department of Transportation, Federal Highway Administration, Washington D.C. USA.
- Critical Linkages: Bay Area & Beyond. Penrod, K., P.E. Garding, C. Paulman, P. Beier, S. Weiss, N. Schaefer, R. Branciforte and K. Gaffney. Produced by Science & Collaboration for Connected Wildlands, Fair Oaks, CA in collaboration with the Bay Area Open Space Council's Conservation Lands Network (2013).
- Dickson, Brett G., Jeffrey S. Jenness, and Paul Beier. "Influence of vegetation, topography, and roads on cougar movement in southern California." *Journal of wildlife Management* 69.1 (2005): 264-276.
- Forman, R. T. (2010). *Safe passages: highways, wildlife, and habitat connectivity*. J. P. Beckmann, A. P. Clevenger, M. Huijser, & J. A. Hilty (Eds.). Island Press.
- Forman, R. T. T. 2000. Estimate of the area affected ecologically by the road system in the United States. *Conservation Biology* 14:31–35.

## Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

Hilty, Jodi A., William Z. Lidicker Jr, and Adina Merenlender. *Corridor ecology: the science and practice of linking landscapes for biodiversity conservation*. Island Press, 2006.

North American badger Species of Special Concern Draft Report Quinn J. & Diamond T. 2008

Rich, C., and T. Longcore (eds). 2006. *Ecological Consequences of Artificial Night Lighting*. Washington, DC: Island Press.

Road Ecology. 2003. Science and Solutions Richard T.T. Forman, Daniel Sperling, etc., John A. Bissonette, Anthony P. Clevenger, Carol D. Cutshall, Virginia H. Dale, Lenore Fahrig, Robert L. France, Kevin Heanue, Charles R. Goldman, Julia Jones, Frederick Swanson, Thomas Turrentine, Thomas C. Winter.

Penrod, Kristeen, et al. "South coast missing linkages project." *A linkage design for the Santa Monica-Sierra Madre Connection*. South Coast Wildlands and National Park Service (2006).

Peninsula Open Space Trust (POST), Pathways for Wildlife, SCL Ecological. In progress (unpublished data). Southern Santa Cruz Mountains Wildlife Connectivity Study

Safe Passages: A User's Guide to Developing Effective Highway Crossings for Carnivores and Other Wildlife. (2007). Prepared by Bill Ruediger and Monique DiGiorgio, Southern Rockies Ecosystem Project.

San Francisco Estuary Institute and H.T. Harvey. 2017. Sycamore alluvial woodland habitat mapping and regeneration study.

Spencer, W.D., P. Beier, K. Penrod, K. Winters, C. Paulman, H. Rustigian-Romsos, J. Strittholt, M. Parisi, and A. Pettler. 2010. California Essential Habitat Connectivity Project. A Strategy for Conserving a Connected California. Prepared for California Department of Transportation, California Department of Fish & Game, and Federal Highways Administration.

Wilmers, C. C., Wang, Y., Nickel, B., Houghtaling, P., Shakeri, Y., Allen, M. L., & Williams, T. (2013). Scale dependent behavioral responses to human development by a large predator, the puma.

Wildlife Permeability and Hazards across Highway 152 Pacheco Pass 2018-2019 conducted by Pathways for Wildlife for the Habitat Agency.



UNIVERSITY OF CALIFORNIA, DAVIS

BERKELEY • DAVIS • IRVINE • LOS ANGELES • MERCED • RIVERSIDE • SAN DIEGO • SAN FRANCISCO

DEPARTMENT OF ENVIRONMENTAL SCIENCE AND POLICY  
ONE SHIELDS AVENUE  
DAVIS, CALIFORNIA 95616-8576

SANTA BARBARA • SANTA CRUZ

6/18/2020

Re: Noise & Vibration Effects of High-Speed Rail through the Coast Range and Coyote Valley

Dear Responsible Parties and Others:

The letter below describes various impacts of the High-Speed Rail (HSR) based upon its construction and operation. The comments relate to the Draft Environmental Impact Report (DEIR) titled: "San Jose to Merced Project Section Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement" found at [https://www.hsr.ca.gov/programs/environmental/eis\\_eir/draft\\_san\\_jose\\_merced.aspx](https://www.hsr.ca.gov/programs/environmental/eis_eir/draft_san_jose_merced.aspx).

I am co-director of the Road Ecology Center at UC Davis and have ~20 years' experience in field and geographic information system analysis and modeling related to wildlife connectivity and impacts of human actions on connectivity. I have attached my curriculum vitae (Appendix B) which provides more detail about my expertise. My research center is the oldest and one of the largest research centers specializing in studies of how transportation systems impact ecosystems, including wildlife, aquatic systems, shorelines, and human communities. I am also Lead Organizer of the International Conference on Ecology and Transportation, the last conference of which was in Sacramento (2019) and featured HSR Chief Executive Officer Brian Kelly as one of our plenary speakers. I am co-chair of the Animal-Vehicle Conflict Sub-Committee of the Transportation Research Board (National Academies of Science Engineering and Medicine), a national body that provides guidance on how to study and resolve animal-vehicle conflicts, such as between wildlife and trains. I am therefore expert in the areas I comment on below, including carrying out field and computational research on noise and light impacts, impacts of infrastructure on wildlife connectivity, and mitigation of these impacts.

Sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Fraser Shilling".

Fraser Shilling, Ph.D.  
Department of Environmental Science & Policy  
University of California, Davis  
[fmsilling@ucdavis.edu](mailto:fmsilling@ucdavis.edu); 530-752-7859

## Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

1691-3592

### Summary of Comments

There are a variety of mammal, amphibian, reptile, and bird species that are sensitive to key aspects of anthropogenic noise and vibration, including loudness, sound frequency, loudness at certain frequencies, stochastic vs. chronic noise, and ground vibration. Train noise originates from: “propulsion or machinery noise; mechanical noise resulting from wheel-rail interactions; and/or guideway vibrations aerodynamic noise resulting from airflow moving past the train, including the pantograph” (FRA 2012). Because of the speed of high-speed rail, the speed at which loud noise appears can be considered a sudden, or stochastic noise, while regular occurrence of the noise could contribute to a chronic noise condition. Stochastic and chronic noise from anthropogenic sources can cause stress, habitat avoidance, nest abandonment, reduced foraging, infrastructure avoidance, and fear responses (e.g., flight). This means that if there is natural habitat near an area with train noise disturbance, wildlife (e.g., mammals and birds) will avoid inhabiting, avoid moving through an area, or fail to flourish in these areas, decreasing the ecosystem value of the area. The degree of impact depends on noise level entering the habitat area, propagation of noise through the area, and sensitivity of the particular species.

1691-3593

### Background and Literature Review

The proximate impacts of anthropogenic noise on wildlife and birds are disturbance of normal activity, masking of communication (i.e., for territoriality, breeding and predation-avoidance), and very high levels, harm to hearing (Francis and Barber, 2013). Impacts from trains, onceding infrastructure and operation impacts, are reviewed in Barrientos et al. (2019) and include habitat and population fragmentation, stochastic and chronic noise and light disturbance.

Vehicle (including train) noise is measured as sound pressure levels using a logarithmic decibel scale. The range of sound frequencies that wildlife is sensitive to is similar to the range of human audibility (FHWA, 2004), which is usually measured as dB(A), a weighting scheme based on human audibility, or Leq, the equivalent continuous sound level. Anthropogenic and vehicle noise can affect wildlife communication (Parris and Schneider 2009; Owens 2013), habitat occupancy (Goodwin and Chrver 2010), vigilance (Shannon et al. 2014; Li et al. 2009), predation efficiency (Siemers and Schaub 2011), predator avoidance behavior (Meillere et al. 2015) and various other types of behavior and likelihood of occupancy (reviews: Barber et al., 2011; Francis and Barber 2013). These effects vary among wildlife species, leading to differential responses within wildlife communities (Francis and Barber 2013), which could affect trophic and other interactions. Recently, McClure et al. (2015) and Ware et al. (2015) experimentally introduced vehicle noise into roadless areas to generate what is known as a “phantom road”, and demonstrated behavioral and other effects on migrating birds. This was the first direct evidence of vehicle noise by itself being the cause of disturbance for birds. Herpetofauna (amphibians and reptiles) are also vulnerable to anthropogenic noise, primarily

1691-3593

low-frequency vibrations, which can cause harmful behaviors, such as emerging from burrows during dry conditions. These effects may be experienced at noise level of ~40 dBA and higher (Barber et al., 2011).

Traffic related light (at night) disturbance has been shown to affect animal behavior and occupancy (Davies et al., 2013) and have cascading ecological and biodiversity impacts (Longcore and Rich, 2004; Newport et al., 2014). For example, elk use wildlife underpass structures where traffic is absent and at higher-continuous traffic volumes, but less frequently at intermediate-occasional traffic volumes (Gagnon et al., 2007). Transportation-sourced artificial light is likely to vary across many orders of magnitude across different vehicle types and volumes, and attenuate differently within natural landscapes depending on the surrounding habitat. Light dissipation with distance is superficially similar to sound decay, but in real environments may result in different outcomes. Light intensity decreases with the inverse square of distance, just as sound does. Light intensity is measured as either radiance or irradiance with associated spectral properties. Similar to the case with noise, the expected transmission and decay of light with distance is usually not the actual distance as light can be absorbed and reflected by environmental elements (ground, vegetation, structures). The actual distance of light propagation to particular levels defines the light impacts on species. This zone can be mapped using either light propagation models or field light measurements, or both.

1691-3594

### Thresholds

There have been proposed thresholds for significant noise impacts on wildlife, with 55 dBA being the most commonly-cited (Dooling and Popper, 2007). This is consistent and more conservative than Barber et al. (2011) and Shannon et al. (2016), who showed that wildlife disturbance by anthropogenic noise started at sound levels of 40-50 dBA. For diverse wildlife approach and crossing any infrastructure, noise and light intensities must be below thresholds of sensitivity for wildlife species, or they will refuse to approach and cross. This will absolutely result in fragmentation of wildlife populations, imperiling species in isolated areas.

### Methods for Determining Impacts

#### Sensitive Receptors

There are at least 69 species of bird, 24 species of ground-dwelling and aerial (bat) mammal species, 15 species of herpetofauna, previously observed in the vicinity of the proposed HSR line and adjacent habitat. Recorded species occurrences from 4 databases are shown in Figures 3 and 4 and listed in Appendix A. The data were from the California Roadkill Observation System (<https://wildlifecrossing.net/california>), the California Highway Incident Processing System (<https://roadecology.ucdavis.edu/chips>), the California Natural Diversity Database (<https://wildlife.ca.gov/data/cnddb>), HerpMapper (<https://www.herpmapper.org/>), and the federal



## Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

Biodiversity in Service of Our Nation (<https://bison.usgs.gov/#home>) database. Habitat types include: riparian, blue oak woodland, grassland, and coastal sage scrub. Sound levels above 45 dBA may impact presence and habitat value for herpetofauna, songbirds, and various mammals (Francis and Barber, 2013; Barber et al., 2011).

#### Noise Impact

Rate of noise decay was estimated using an online calculator (<http://hyperphysics.phy-astr.gsu.edu/hbase/Acoustic/isprob2.html>; Georgia State University, Department of Physics and Astronomy). The calculated change in sound level is based on the inverse square method. Calculated sound levels at different distances from the sound source (rail-line) were based on a starting noise level of 93 dBA at 25 m (DEIR). The speed of the train, acceleration/deceleration, number of cars, track condition, surrounding habitat, distance from the train, and climate conditions will all contribute to actual noise levels. The level and importance of impact was determined using the guidance from FRA (2012, Figure 2) and the scientific literature.

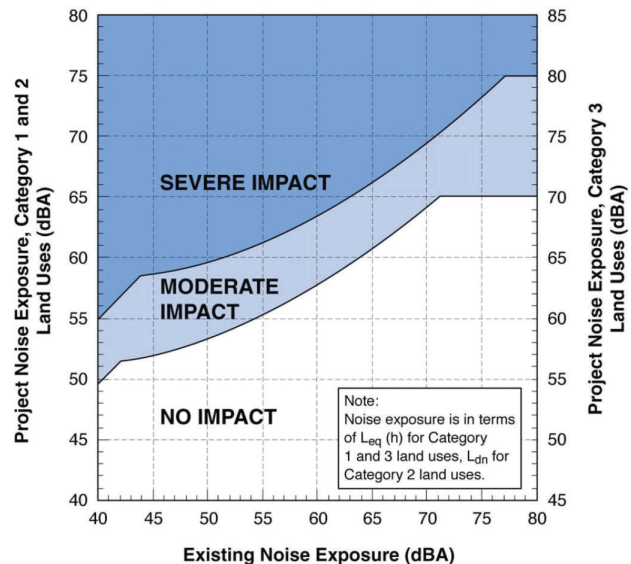


Figure 1. **Figure 3.1 Noise Impact Criteria for High-Speed Rail Projects**  
Potential train noise impact relative to existing noise levels (Figure 3.1, "Noise Impact Criteria for High-Speed Rail Projects", FRA, 2012)

#### Results

##### Sensitive Receptors

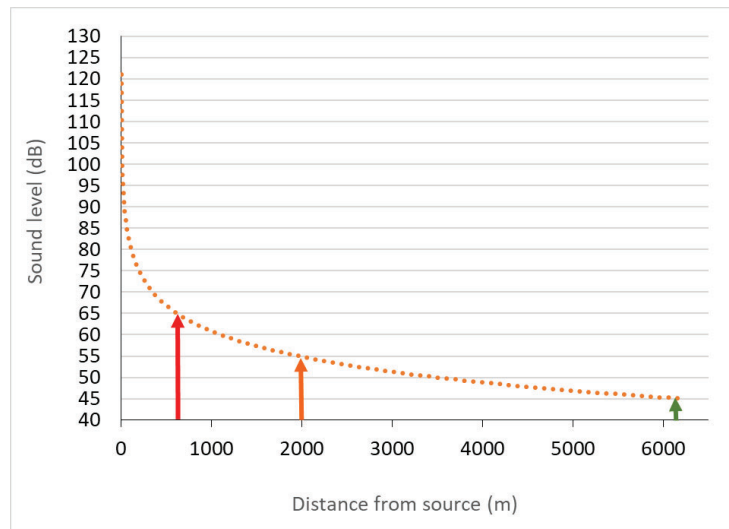
The area around the proposed HSR alignment through the Diablo Range where train noise impacts are of concern includes habitat (oak woodland, grassland, coastal sage scrub) appropriate for 15 amphibian/reptile species, and 24 mammal species, including 5 bat species. Other than low-intensity grazing, there is very little anthropogenic disturbance of this area and it is likely that the natural habitat areas support, or could support, most or all of these species.

Wildlife are likely to be responding to absolute the noise/light intensity, relative (to ambient) noise/light intensity and the rate of change in intensity. The literature (e.g., Barrientos et al. (2019) has many examples of wildlife sensitivity to anthropogenic noise and light. The relative impact is displayed well in Figure 1 (FRA, 2012), which shows how impact of train noise on different land-uses varies with the existing condition, where the quieter the existing condition (e.g., native habitat) the lower noise level is needed to cause impacts.

##### Estimate of Theoretical Train Noise Propagation

Assuming a starting noise level of 93 dBA at 25 m (DEIR; FRA 2012), a sound level of 65 dBA could be expected at ~600 m from the sound source (red arrow, Figure 2), a sound level of 55 dBA at 2000 m from the sound source (orange arrow, Figure 2), and a sound level of 45 dBA at 6200 m from the sound source (green arrow, Figure 2).

## Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued



**Figure 2.** Rate of decay of vehicle noise with distance, starting at the suggested noise level at 25 m (93 dBA, DEIR, FRA 2012). The red arrow indicates the distance (~600 m) where a sound level of 65 dBA would be expected. The orange arrow indicates the distance (~2000 m) where a sound level of 55 dBA would be expected. The green arrow indicates the distance (~6200 m) where a sound level of 45 dBA would be expected.

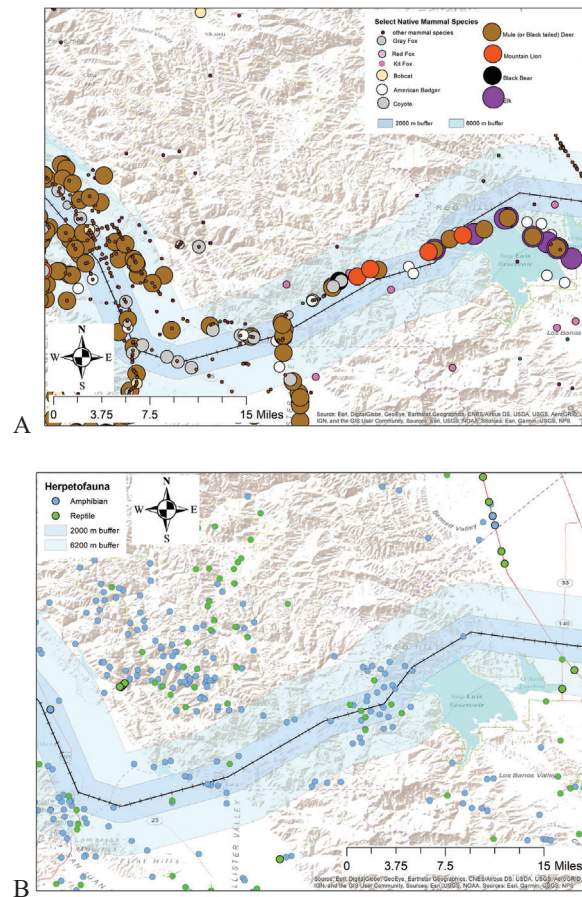
### Noise Impacted and Buffer Areas

Actual noise and light levels and rate of change in levels from train travel will depend on topography, habitat type, climate conditions, train acceleration or deceleration, number of cars, and train speed. Similarly, impacts of train noise and light will depend on the intensity, rate of change, and chronic exposure. The noise model used in the DEIR (San Jose to Merced Project Section, Wildlife Corridor Assessment Report, section 4.5.3.1 Methods for the Noise Analysis) is a spreadsheet model that makes assumptions about the vegetation, climate and topography of the alignment to estimate noise. In particular, the assumption about flat topography assumes along-ground noise absorbing that will be absent for through-air propagation of noise when a train is on a hillside, which is true for most of the alignment through the Coast Range, Pacheco Pass area. This modeling approach is inadequate to measure the potential impacts to wildlife from noise, which should be based upon readily-available models in GIS that take into account

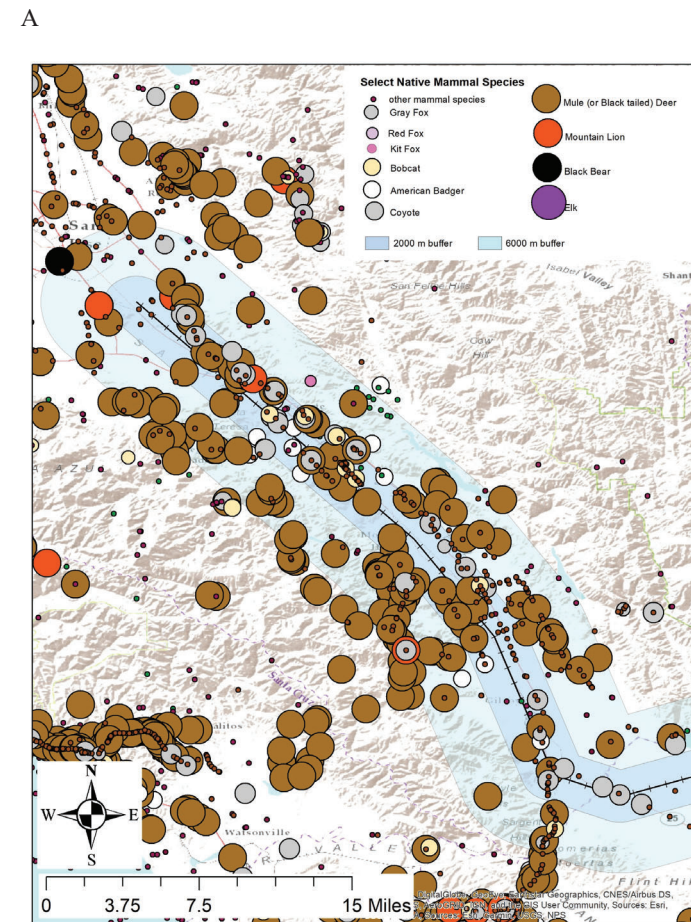
topography, climate, vegetation, starting noise level and other characteristics (e.g., Barber et al., 2011).

The potential impact distances areas were overlaid with known wildlife presence in the coast range/Pacheco Pass portion of the HSR (Figure 3) and through the Coyote Valley area (Figure 4). It is clear that for the distances of possible (<6,200 m) and likely (<2,000 m) noise impacts, many native species have been observed and have been killed on roads while attempting to move north-south through the range, or east-west across Coyote Valley. This indicates both: 1) the presence of the species and thus impacts to the species from train-noise and light and 2) the fact that most, or all wildlife species are not moving along “wildlife corridors” as mapped by GIS modelers. For small mammals and herpetofauna, these distances – several kilometers are beyond normal or even exceptional movement distances. This means that even occasional train-related aversion impacts will keep individuals of species of small mammals and herpetofauna from approaching the alignment and enjoying available crossings. For medium and large sized mammals, the periodic high intensity noise and light from trains several times per day or night will have two types of impacts –wildlife aversion to occupying an area within one kilometer of the rail alignment and flight responses from wildlife that approach the alignment if a train is running. It is possible that sensitive species, which includes most of those listed in this letter, will never approach the alignment and use the grade, or crossing structures to cross the alignment.

## Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued



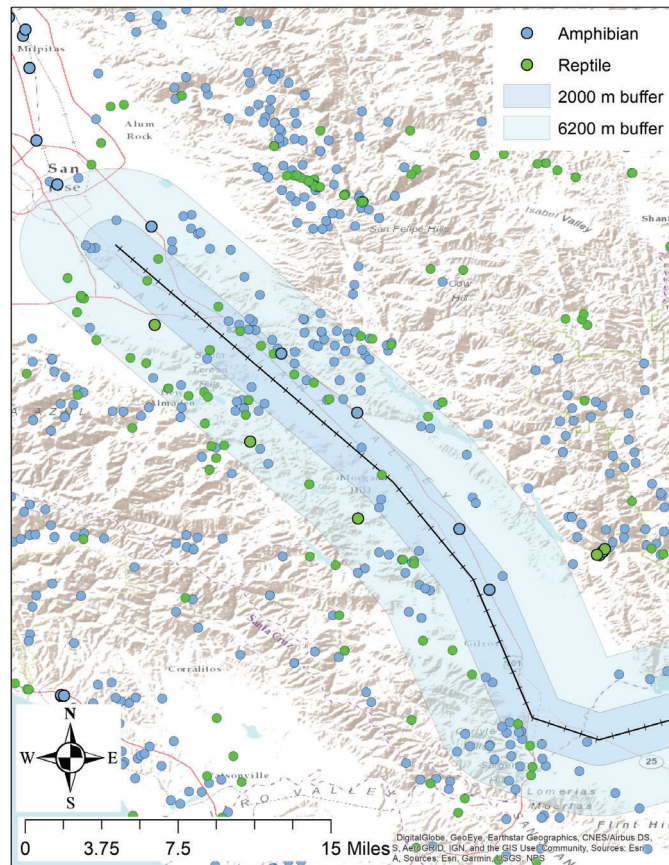
**Figure 3.** HSR noise impact areas and (A) mammal and (B) herpetofauna occurrences in the Inner Coast Range/Pacheco Pass portion of the HSR alignment. Impact areas are indicated by blue bands of different widths based on noise intensity. Symbols indicate the select wildlife species previously observed at particular locations.





## Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

B



**Figure 4.** HSR noise impact areas and (A) mammal and (B) herpetofauna occurrences in the Coyote Valley area. Impact areas are indicated by blue bands of different widths based on noise intensity. Symbols indicate the select wildlife species previously observed at particular locations.

### Impacts

1691-3599

The DEIR lists Operations Impacts (pg 113 Page | 3.7-112-113): Impact BIO#43: Permanent Impacts on Wildlife Movement and Impact BIO#44: Intermittent Noise Disturbance of Wildlife Using Corridors during Operations. The DEIR describe Mitigation Measures Bio-MM#58 (Provide Compensatory Mitigation for Impacts on Waterfowl, Shorebird, and Sandhill Crane Habitat), and BIO-MM#80 (Minimize Permanent Intermittent Noise, Visual, and Train Strike Impacts on Wildlife Movement) for Impact BIO#44, and conclude that they will result in Less than Significant impacts. The DEIR describes the impacts of BIO#44 as limited to waterbirds: "Significant for all alternatives: noise of passing trains would cause direct impacts on large congregations of wintering waterbirds in the GEA IBA."

The train noise and light would disturb all wildlife species within 1000 m of the alignment and most species within 2000 m (>55 dBA). This means that it is likely that there would be a strong aversion effect of the HSR, resulting in failure of wildlife to approach and cross the alignment, whether at grade or through crossing structures. This would isolate wildlife populations in the Diablo Range north of the alignment, resulting in possibility of local extinctions of various species and loss of healthy ecosystem function.

1691-3600

Impact BIO#45: Intermittent Vibration Disturbance of Wildlife Using Corridors during Operations

Ground vibration is disturbing to amphibians and other ground-dwelling vertebrates. It can cause animals to leave burrows, exposing them to cold, predation and other harm. Ground vibration has been cited by Washington State Department of Transportation as a primary reason that amphibians in mitigation wetlands fail to use wildlife crossing structures under Interstate-90. This is because they won't approach or live in areas near the infrastructure. The consequences for amphibians and other ground-dwelling organisms could be that they become genetically and otherwise isolated from other populations of the species. In the case of the HSR alignment, this isolation would be primarily of

1691-3601

Impact BIO#47: Intermittent and Permanent Lighting Disturbance of Wildlife Using Corridors during Operations

Just as train noise would spread across surrounding landscapes, light from the train at night would similarly propagate across surrounding habitat areas and disturb resident and moving wildlife (Longcore and Rich, 2004). In addition, there is no evidence in this area that wildlife movement would be restricted to "wildlife corridors". Although the non-peer-reviewed literature has many mentions of "wildlife corridors" (e.g., Penrod et al., 2013), there is little support in the peer-reviewed ecological or wildlife biology literature that "wildlife corridors" exist in nature and are used preferentially by wildlife over other areas not designated by people as "corridors". This means that the impacted area is larger than just those mapped as "corridors" and include the majority of the non-urban landscape around the HSR alignment.



## Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

1691-3602

**Mitigation**

Evaluating and proposing noise abatement strategies to benefit residential areas and wildlife is not new in transportation (e.g., Barrett 1996; Zimmer and Buffington, 1997; Baaj et al., 2001). There is a wide variety of structures intending to mitigate traffic noise and light disturbance of sensitive receptors (e.g., residential areas) near roadways. The most commonly used are walls adjacent to the right-of-way, varying in their materials (e.g., plastic, concrete) and effectiveness. Although these may effectively shield adjacent areas from light (absent stray reflections), noise is notoriously harder to control because of noise reflection, refraction, and vibration of the noise wall itself.

BIO#80 includes introducing sound walls: “The noise barriers would be a minimum height of 17 feet and would be designed to provide a minimum of 10 dBA attenuation of sound generated by HSR operations, as measured be built in conjunction with the and would be completed before HSR train operations begin.” (DEIR). There are two problems with this approach: 1) the walls would inhibit wildlife movement for the entire length of the walled area, preventing their crossing at-grade, even when no trains were present; and 2) It is very difficult to build sound walls that have a true noise attenuation of 10 dBA for more than a few hundred yards beyond the wall footprint. This is because sound diffracts around any barrier due to its waveform characteristics, can reflect from non-absorbent walls, and be transmitted through the wall itself, or through the ground as low-frequency vibration (Kerby, 1973). Even if the noise wall were a perfect barrier reducing sound intensity by 10 dBA< the effect of this reduction on the impact area would be minimal. Instead of 65 dBA and 55 dBA train noise extending 600 and 200 meters, respectively from the alignment, the distance would be 400 m and 1,200 m (Figure 5). The final return to background/no disturbance would be 4,000 m instead of 6,200 m. Even these reduced distances mean that wildlife would be faced with highly disturbing noise levels if they attempted to approach the alignment. If they remained averse to approaching the HSR alignment, then the fragmentation and isolation impacts on wildlife populations would continue and remain un-mitigated.

1691-3603

It is unlikely that most wildlife species will approach the rail alignment because of the noise, light and ground vibration. This means that the impacts described in the DEIR will not be mitigated by approaches described in the DEIR. For example, BIO-MM#77: Design Wildlife Crossings to Facilitate Wildlife Movement; BIO-MM#78: Establish Wildlife Crossings at Embankment in West Slope of Pacheco Pass; BIO-MM#79: Provide Wildlife Movement between the Santa Cruz Mountains and Diablo Range describe constructed wildlife crossings as suitable and adequate mitigation for impacts to wildlife movement. However, due to train noise and light intensities being greatest at the approaches and opening of these structures, it is unlikely that sensitive species will approach or use these crossing structures at a frequency sufficient to reduce genetic, population and ecosystem impacts from this barrier effect. My previous research demonstrated that at the lower noise and light intensities associated with crossings under highways, ~40% of wildlife species avoided the structures, an effect that was

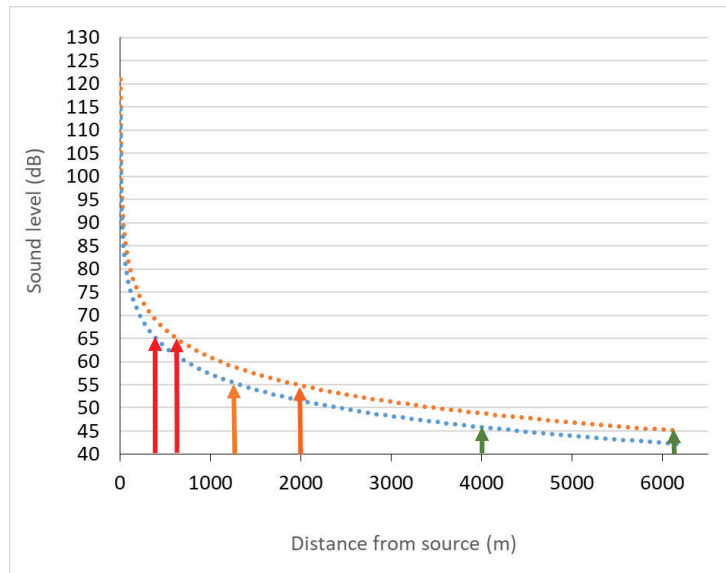
1691-3604

related to traffic volumes (Shilling et al., 2020). In addition, the modeling premise for the potential use of crossing structures by species is un-tested and potentially faulty (San Jose to Merced Project Section, Wildlife Corridor Assessment Report of the DEIR). For example, the section entitled: “4.2.2 Step 2—Assignment of All Potential Focal Species into Species Movement Guilds” is based on Kintsch and Cramer (2011) a report to the Washington State Department of Transportation. The guild approach in Kintsch and Cramer (2012) and Penrod et al (2013) has never been statistically tested to see if it holds up with real wildlife movement and neither report has been published in the peer-reviewed literature. Thus there is no evidence that guild approach is an effective strategy to evaluate potential wildlife use of crossing structures. In addition, the section “5.2 Existing Wildlife Movement Information” includes reports of GIS modeling of hypothetical wildlife movement (sections 5.2.1, 5.2.5, 5.2.9, and 5.2.10). In addition, none of the remaining sections of 5.2 were published in the peer-reviewed literature and consisted primarily of ad hoc data collection, including data collected from me and my Center (section 5.2.11 Wildlife Vehicle Collisions). Given that the connectivity modeling in this Assessment is based on hypothetical wildlife “corridors” and “linkages” and ad hoc wildlife monitoring, none of which has been peer-reviewed, it seems unlikely that the product of the modeling will inform about actual wildlife movement and potential impacts to wildlife movement. This concern was shared by me with Shannon Crossen, author of this report, in 2017 when she requested our wildlife-vehicle collisions data. These concerns are also reflected in section 4.7 Limitations That May Influence Results.

1691-3605

According to the San Jose to Merced Project Section, Wildlife Connectivity Assessment Report in the DEIR, “Wildlife underpasses have been incorporated into the project design to minimize the effects of the project on wildlife movement under all four alternatives.” (section 6.1.2.1). However, these underpasses will not be effective if placed where wildlife do not occur, or not moving. This is possible given that the modeling approach used did not use actual movement patterns of native wildlife species present in the study area. Nor will they be effective if the approach zone to the crossing structure is exposed to excess noise and light from train passage, analogous to effectiveness of crossing structures under highways (Shilling et al., 2020). These are not trivial issues as mitigation structures that meet these criteria have been demonstrated to not pass wildlife, thus rendering them as ineffective mitigation (e.g., SR 241 in Orange County, Winston Vickers, personal communication).

## Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued



**Figure 5.** Comparison of noise propagation with (blue line) and without (orange line) sound walls to mitigate noise impacts starting at the mitigated noise level 10 dBA lower than un-mitigated level. The red arrows indicates the distances (~600 m, ~400 m) where a sound level of 65 dBA would be expected. The orange arrow indicates the distances (~2000 m, 1200 m) where a sound level of 55 dBA would be expected. The green arrow indicates the distance (~6200 m, 4000 m) where a sound level of 45 dBA would be expected. In each case the first value is un-mitigated and the second value mitigated using sound walls.

### Citations

- Baaj MH, El-Fadel M, Shazbak SM, Saliby E (2001) Modeling noise at elevated highways in urban areas: a practical application. *Journal of Urban Planning and Development*. , 2001/12. 127(4), pp169-180.
- Barber, JR, Burdett, CL, Reed, SE, Warner, KA, Formichella, C, Crooks, KR, Theobald, DM, Fristrup, KM (2011) Anthropogenic noise exposure in protected natural areas: estimating the

scale of ecological consequences. *Landscape Ecol* (2011) 26:1281–1295. DOI 10.1007/s10980-011-9646-7

Barrett-DE (1996) Traffic-noise impact study for least Bell's vireo habitat along California state route 83. *Transportation Research Record*. , 1559: , 3-7.

Barrientos, R., F. Ascensão, P. Beja, H.M. Pereira, L. Borda-de-Água (2019) Railway ecology vs. road ecology: similarities and differences *European Journal of Wildlife Research* (2019) 65: 12. <https://doi.org/10.1007/s10344-018-1248-0>

Davies, N.B., Krebs, J.R. & West, S.A. (2012) *An Introduction to Behavioural Ecology* 4th edn, Wiley-Blackwell, Oxford, UK

Dooling, R.J. and A.N. Popper (2007) The effects of highway noise on birds. Prepared for Caltrans. Pp. 74.

Federal Highways Administration (FHWA, 2004) Synthesis of noise effects on wildlife populations. FHWA-HEP-06-016. Pp. 74.

Federal Rail Authority (FRA, 2012) High-Speed Ground Transportation Noise and Vibration Impact Assessment. Carl E. Hanson, P.E., Jason C. Ross, P.E., and David A. Towers, P.E. Pp. 248. DOT/FRA/ORD-12/15

Francis, CD and Barber JR (2013) A framework for understanding noise impacts on wildlife: An urgent conservation priority. *Frontiers in Ecology and Environment* 11(6): 305-313. DOI: 10.1890/120183

Gagnon JW, Theimer TC, Dodd NL, Manzo AL, Schweinsburg RE (2007) Effects of traffic on elk use of wildlife underpasses in Arizona. *Journal of Wildlife Management*, 71(7):2324-2328. DOI: <http://dx.doi.org/10.2193/2006-445>

Goodwin SE and WG Shriver (2010) Effects of traffic noise on occupancy patterns of forest birds. *Conservation Biology* 25(2): 406-411.

Kerby, E.G. (1973). Highway noise reduction barriers: A literature review. Virginia Highway Research Council, VHRC 73-R9, Pp. 22.

Longcore T and Rich C (2004) Ecological light pollution. *Frontiers in Ecology and the Environment* 2, 191–198.

Li C, Jiang Z, Feng Z, Yang X, Yang J, Chen L (2009) Effects of highway traffic on diurnal activity of the critically endangered Przewalski's gazelle. *Wildlife Research [serial online]*, 36(5):379-385.

## Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

McClure C, Ware H, Carlisle J, Kaltenecker G, Barber J. (2013) An experimental investigation into the effects of traffic noise on distributions of birds: avoiding the phantom road. *Proceedings Of The Royal Society B: Biological Sciences* [serial online], 280(1773):1-9.

Meillere A, Brischoux F, Angelier F (2015) Impact of chronic noise exposure on antipredator behavior: an experiment in breeding house sparrows. *Behavioral Ecology*  
doi:10.1093/beheco/aru232

Newport J, Shorthouse DJ, and Manning AD (2014) The effects of light and noise from urban development on biodiversity: Implications for protected areas in Australia. *Ecological Management & Restoration* Vol 15(3). doi: 10.1111/emr.12120

Owens JL (2013) Effects of traffic noise on the social behavior of tufted titmice (*Baeolophus bicolor*). PhD dissertation, University of Tennessee. [http://trace.tennessee.edu/utk\\_graddiss/a767](http://trace.tennessee.edu/utk_graddiss/a767)

Parris KM and A Schneider (2008) Impacts of traffic noise and traffic volume on birds of roadside habitats. *Ecology and Society* 14(1): 29.

Penrod, K., P. E. Garding, C. Paulman, P. Beier, S. Weiss, N. Schaefer, R. Branciforte, and K. Gaffney. (2013) "Critical linkages: Bay area & beyond." Produced by Science & Collaboration for Connected Wildlands, Fair Oaks, CA [www.scwildlands.org], in collaboration with the Bay Area Open Space Council's Conservation Lands Network [www.BayAreaLands.org].

Shannon G, Angeloni LM, Wittemyer G, Fristrup KM, and Crooks KR (2014) Road traffic noise modifies behavior of a keystone species. *Animal Behavior* 94: 135-141.  
<http://dx.doi.org/10.1016/j.anbehav.2014.06.004>

Shilling, F., Collins, A., Longcore, T, Vickers, W. (2020). Understanding Behavioral Responses of Wildlife to Traffic to Improve Mitigation Planning. Report of the National Center for Sustainable Transportation. <https://escholarship.org/uc/item/72h3x0nk>

Siemers BM and Schaub A (2011) Hunting at the highway: traffic noise reduces foraging efficiency in acoustic predators. *Proceedings of the Royal Society, B* 278: 1646-1652.  
doi:10.1098/rspb.2010.2262

Ware HE, McClure CW, Carlisle JD, and Barber JR (2015) A phantom road experiment reveals traffic noise is an invisible source of habitat degradation. *Proceedings Of The National Academy Of Sciences Of The United States Of America*, 112(39), 12105-12109.

#### Additional Literature

Chen H.L., Koprowski J.L. 2015. Animal occurrence and space use change in the landscape of anthropogenic noise. *Biological Conservation* 192:315-322

Ciach M., Fröhlich A. 2017. Habitat type, food resources, noise and light pollution explain the species composition, abundance and stability of a winter bird assemblage in an urban environment. *Urban Ecosyst* 20:547-559

Duniway C.M., Herrick E.J., Pyke A.D., Toledo D. 2010. Assessing transportation infrastructure impacts on rangelands: Test of a standard rangeland assessment protocol. *Rangeland Ecol Manage* 63:524-536

Gaynor K.M., Hohnowski C.E., Carter N.H., Brashares J.S. 2018. The influence of human disturbance on wildlife nocturnality. *Science Mag* 360:1232-1235

New York Department of Environmental Conservation (NYDEC). 2001. Assessing and Mitigating Noise Impacts. Available:  
<[www.dec.ny.gov/docs/permits\\_ej\\_operations\\_pdf/noise2000.pdf](http://www.dec.ny.gov/docs/permits_ej_operations_pdf/noise2000.pdf)>. Accessed: January 7, 2019.

Preisler K.H., Ager A.A., Wisdom J.M. 2006. Statistical methods for analyzing responses of wildlife to human disturbance. *Journal of Applied Ecology* 43:164-172

Reed, S. 2008. Introduction to Environmental Noise. Note from the Wilderness Society. Pp. 5

Shannon G., McKenna M.F., Angeloni L.M., Crooks K.R., Fristrup K.M., Brown E., Warner K.A., Nelson M.D., White C., Briggs J., McFarland S., Wittemyer G. 2016. A synthesis of two decades of research documenting the effects of noise on wildlife. *Biological Reviews* 91:982-1005

Shier D.M., Lea A.J., Owen M.A. 2012. Beyond masking: Endangered Stephen's kangaroo rats respond to traffic noise with footdrumming. *Biological Conservation* 150 (2012) 53-58

Zimmer-RA; Buffington-JL (1997) Traffic noise effects of elevated, depressed, and at-grade level freeways in Texas. Texas Transportation Institute, Texas A&M University, Report Number: FHWA/TX-97/1327-3; pp. 96.

## Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

**Appendix A1.** Herpetofauna and mammal species in vicinity of HSR alignment and potentially isolated by alignment.

Group	Species Name
Reptiles	Blunt-nosed leopard lizard
	Coast horned lizard
	Gopher snake
	Ringneck snake
	San Joaquin coahcwhip
	Western pond turtle
	Western racer
	Western skink
Amphibians	California chorus frog
	California red-legged frog
	California tiger salamander
	Common kingsnake
	Foothill yellow-legged frog
	Western spadefoot toad
Mammals (ground)	Western toad
	American badger
	Black-tailed jackrabbit
	Black bear
	Bobcat
	Brush rabbit
	California ground squirrel
	Coyote
	Desert cottontail
	Elk
	Gray fox
	Mountain lion
	Mule deer
	Raccoon
	Red fox
	San Francisco dusky-footed woodrat
	San Joaquin kit fox
	San Joaquin pocket mouse
	Santa Cruz kangaroo rat
	Striped skunk
Mammals (bats)	Hoary bat
	Pallid bat

	Townsend's big-eared bat
	Western mastiff bat
	Yuma myotis



## Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

**Appendix A2.** Native bird species, including species of special concern or listing (in **bold**), observed in the inner coast range.

Acorn Woodpecker
American Goldfinch
American Kestrel
Anna's Hummingbird
Ash-throated Flycatcher
Bewick's Wren
Black Phoebe
Black-headed Grosbeak
Brewer's Blackbird
Brown-headed Cowbird
Bullock's Oriole
Bushtit
California Quail
California Thrasher
California Towhee
Cassin's Kingbird
<b>Chipping Sparrow</b>
Cliff Swallow
Common Raven
<b>Cooper's Hawk</b>
Dark-eyed Junco
<b>Golden Eagle</b>
Golden-crowned Sparrow
<b>Grasshopper Sparrow</b>
House Finch
Killdeer
<b>Lark Sparrow</b>
Lazuli Bunting
Lesser Goldfinch
<b>Lewis' Woodpecker</b>
<b>Loggerhead Shrike</b>
Mourning Dove
Northern Flicker
<b>Northern Harrier</b>
Northern Mockingbird
<b>Nuttall's Woodpecker</b>
<b>Oak Titmouse</b>
Orange-crowned Warbler
Pacific-slope Flycatcher
Phainopepla

<b>Prairie Falcon</b>
Red-tailed Hawk
Red-winged Blackbird
Rock Wren
Ruby-crowned Kinglet
Rufous Hummingbird
Savannah Sparrow
Say's Phoebe
<b>Sharp-shinned Hawk</b>
Spotted Towhee
Stellar's Jay
Turkey Vulture
Violet-green Swallow
Warbling Vireo
Western Bluebird
Western Kingbird
Western Meadowlark
Western Scrub-Jay
Western Tanager
Western Wood-Pewee
White-breasted Nuthatch
White-crowned Sparrow
<b>White-tailed Kite</b>
<b>Willow Flycatcher</b>
Wilson's Warbler
Wrentit
<b>Yellow Warbler</b>
<b>Yellow-billed Magpie</b>
Yellow-rumped Warbler

**FRASER M. SHILLING, Ph.D.****CONTACT**

Department of Environmental Science and Policy, University of California, Davis, CA 95616

Phone: (530) 752-7859; fax: (530) 752-3350; [fmshillings@ucdavis.edu](mailto:fmshillings@ucdavis.edu)

**RESEARCH INTERESTS**

Mr. Shilling's current work focuses on three research areas: landscape and transportation ecology, indicators of ecosystem performance, and wildlife ecology. He collaborates with social scientists, natural scientists, and humanities professors in interdisciplinary investigations of land-use, water policy, and transportation policy implications. Mr. Shilling is co-Director of the UC Davis Road Ecology Center and the China-US Land Ecology Center and a research scientist in the Department of Environmental Science and Policy. He practices at the interface between science and policy, requiring that he collaborate and interact with regulatory agencies, resource management agencies, community organizations, and academics of many disciplines

**EDUCATION**

Ph.D. in Biological Sciences, University of Southern California, 1991

B.Sc. in Biological Sciences, University of Southern California, 1986

**PROFESSIONAL RESEARCH EXPERIENCE**

2017-present	Co-Director, China-US Land Ecology Center, UC Davis
2015-present	Academic Coordinator II, Department of Environmental Science and Policy
2004-present	Co-Director, UC Davis Road Ecology Center
2000-2014	Staff Researcher, Department of Environmental Science and Policy
1998-2000	Research Coordinator, Sierra Nevada Network for Education and Research, UC Center for Water and Wildlands Resources
1995-1998	Postdoctoral Fellow, Division of Biological Sciences and the Institute of Theoretical Dynamics, University of California, Davis (NIH and ITD-funded)
1991-1994	Postdoctoral Fellow, University of Connecticut (NIH-funded)

**SUPERVISORY AND TEACHING EXPERIENCE**

Course Director	"General Ecology" (4-unit undergraduate class) at the Thai Nguyen University for Agriculture and Forestry, Vietnam, Fall, 2013. "Social Surveying Methods" (2 & 4-unit graduate course), for CRD and GGG methods credit, UC Davis, Spring, 2011. "Improving Community and Landscape Connectivity" (2-unit graduate seminar), Transportation Studies Program, UC Davis, Fall, 2009. "Road Ecology: Road Effect Zone" (2-unit graduate seminar), Transportation Studies Program, UC Davis, Winter, 2008. "Road Ecology" (4-unit graduate course), Transportation
-----------------	--

# Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

Studies Program, UC Davis, Spring, 2007. "[Modeling Reserve Design](#)" (2-unit graduate seminar) Department of Environmental Science and Policy, UC Davis, 1995-96.

Guest Lecturer ["California Indian Environmental Policy II"](#) (NAS 162), UC Davis, 2014; ["Water Policy"](#), UC Davis, 2005, 2006, 2007, 2008, 2010.

Scientific Leadership Lead Organizer for the International Conference on Ecology and transportation, (September, 2019). Coordinated the 3<sup>rd</sup> California Sustainability Indicators Symposium (2011) in Sacramento and Los Angeles. Designed and coordinated the 2<sup>nd</sup> California Connectivity Forum (2010). Co-designed and coordinated the Best Science in Connectivity Workshop sponsored by the Wildlife Conservation Society (2009). Co-designed and coordinated the California Connectivity Forum (2008). Designed and directed 3 Road Ecology Center workshops on road effects; integrated land-use, conservation, and transportation planning; and habitat connectivity. Designed and conducted a 2-day workshop for Washington Department of Natural Resources on Developing Decision-Support Systems for Forested Landscapes. Designed and directed 5 regional workshops on watershed assessment throughout California (2004-2006). Organized California's first Road Ecology Conference (1999).

## ACADEMIC COMMUNITY AND PUBLIC SERVICE

Journal Editor: Korean Journal of Civil Engineering (former Associate Editor)

Journal Reviewer: Ecological Indicators, Landscape Ecology, Conservation Biology, Biological Conservation, Environmental Management, Landscape and Urban Planning, Transportation Research Record, Ecoscience, Environmental Modeling and Software, Ecological Engineering, Land Degradation and Development, Environmental Science and Pollution Research, Open Urban Studies and Demography Journal, Biological Bulletin (past reviewer), Developmental Biology (past reviewer)

Transportation Research Board: Co-chair TRB Animal Vehicle Collision Subcommittee (ANB20-2, current); member TRB Ecology and Transportation Committee (ADC30, current); Strategic Highway Research Program 2: Expert Task Group (2007-2009); member TRB Sustainable Transportation Indicators Subcommittee (current).

Federal Highways Administration: Eco-Logical Champion, providing on-call technical assistance to state DOTs and MPOs (2014-present)

IENE 2016: Member of Programme Committee

Review Panelist: Water Research Foundation (2015-16)

CALFED: Member of Watershed Program Sub-Committee (2002-2006)

City of Davis Open Space Commission: Member (2000-2003) and Chair (2000-2002)

University of California, Davis: Diversity Award (1996)

American Society of Zoologists/Society for Integrative & Comparative Biology: Conservation Chair (1992-1997)

## RECENT ENVIRONMENTAL SCIENCE & POLICY PUBLICATIONS

Tiedeman, K., R.J. Hijmans, A. Mandel, D.P. Waetjen, F. Shilling (2019) The quality and contribution of volunteer collected animal vehicle collision data in ecological research. *Ecological Indicators*. <https://doi.org/10.1016/j.ecolind.2019.05.062>

Creley, C.M., F.M. Shilling and A.E. Muchlinski (2019) Using ecological niche models to predict the potential future range expansion of the eastern gray squirrel in California. *Bulletin Southern California Academy Sciences* 118(1): 58-70; <https://scholar.oxy.edu/scas/vol118/iss1/4/>

Parchizadeh J., F. Shilling, M. Gatta, R. Bencini, A.T. Qashqaei, M.A. Adibi, and S.T. Williams (2018). Roads threaten Asiatic cheetahs in Iran. *Current Biology* 28, R1–R3. Fulton, J., M. Norton, and F.M. Shilling (2018) Water-indexed benefits and impacts of California almonds. *Ecological Indicators*. <https://doi.org/10.1016/j.ecolind.2017.12.063>.

Seo, K., D. Salon, F. Shilling, M. Kubly (2018) Pavement condition and residential property values: a spatial hedonic price model for Solano County, CA. *Public Works Management & Policy*

Ha, H. and F. Shilling (2018) Modeling potential wildlife-vehicle collisions (WVC) locations using environmental and socio-demographic factors: a case-study of 3 state highways in Central California. *Ecological Informatics, Volume 43, Pages 212–221*, <https://doi.org/10.1016/j.ecoinf.2017.10.005>

Waetjen, D.P. and F.M. Shilling (2017) Large extent roadkill and wildlife observation systems as sources of reliable data. *Frontiers in Ecology and Evolution*. <http://journal.frontiersin.org/article/10.3389/fevo.2017.00089/full>

Eitzel, M.V. and 21 others (2017) Citizen Science Terminology Matters: Exploring Key Terms. *Citizen Science: Theory and Practice*. 2(1), p.1. DOI: <http://doi.org/10.5334/cstp.96>

Shilling, F.M. (2016). Rising above the tide. *Roads & Bridges*, October. <https://www.roadsbridges.com/rising-above-tide>

Shilling, F.M., J. Vandever, K. May, I. Gerhard, and R. Bregoff. (2016) Adaptive planning for sea level rise-threatened transportation corridors. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, No. 2599, Transportation Research Board, Washington, D.C., 2016, pp. 9–16. DOI: 10.3141/2599-02

Shilling, F.M., D.P. Waetjen, A. Khan, and R. Juricich (2015). Systematic assessment of water sustainability at the US state scale. *ASCE Journal of Water Resources Planning and Management*, 141(12) doi:10.1061/(ASCE)WR.1943-5452.0000551

Shilling, F.M. and Waetjen, D.P. (2015) Wildlife-vehicle collision observation collection and hotspot identification at large scales. *Nature Conservation*, 11: 41-60. doi: 10.3897/natureconservation.11.4438

Shilling, F.M. and B. Charry (2015). Engaging the public through citizen science research and public education. In "Roads and Ecological Infrastructure: Concepts and Applications for Small Animals" Andrews, K.M., P. Nanjappa, and S.D. Riley (eds.) Johns Hopkins University Press, Baltimore, MD

Fulton, J. and Shilling, F.M. (2015). Water footprints and sustainability. In "The Water Sustainability Reader: Lessons from California." University of California Press.

## Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

- Shilling, F.M. Perkins, S., Collinson, W. (2015). Wildlife/roadkill observation and reporting systems. In: Handbook of Road Ecology. van der Ree, R., Smith, D.J. and Grilo, C (eds.). John Wiley & Sons, Oxford. 552 pp. ISBN: 978-1-118-56818-7.
- Kagan, J.S., Shilling, F.M. and Gaines, L.J. (2014). Valuation and crediting approach for transportation and metropolitan planning agencies. *Transportation Research Record*, 2403: 1-8.
- Golet, G.H., Brown D.L., Carlson M., Gardali T., Henderson A., Holl K.D., Howell C.A., Holyoak M., Kondolf G.M., Larsen E.W., Luster R.A., McClain C., Nelson C., Paine S., Rainey W., Rubin Z., Shilling F., Silveira J.G., Swagerty H., Williams N.M., and Wood D.M. (2013). Successes, failures, and suggested future direction for ecosystem restoration of the middle Sacramento River. *San Francisco Estuary Watershed Science*.  
<http://www.escholarship.org/uc/item/Odb0t6j1#page-1>
- Shilling, F.M., Khan, A., Jurich, R., and Fong, V. (2013). Using indicators to measure water resources sustainability in California. *EWRI (2013) Conference Proceedings*.
- Shilling, F.M., Reed, S., Boggs, J. (2012). Recreational system optimization to reduce conflict on public lands. *Environmental Management* 50:381-395, DOI 10.1007/s00267-012-9906-6
- Huber, P.R., Shilling, F.M., Thorne, J.H., and Greco, S.E. (2012). Municipal and regional habitat connectivity planning. *Landscape and Urban Planning*. 105: 15-26.  
DOI:10.1016/j.landurbplan.2011.11.019
- Li, T., Shilling, F.M., Li, F., Thorne, J., Schott, H., Boynton, R., and Berry, A.M. (2010). Fragmentation of China's landscape by roads and urban areas. *Landscape Ecology*. DOI 10.1007/s10980-010-9461-6
- Shilling, F.M., White, A.B., Lippert, L., and Lubell, M.N. (2010). Contaminated fish consumption in California's Central Valley Delta. *Environmental Research*.  
DOI:10.1016/j.envres.2010.02.002
- Shilling, F.M. (2009). Fishing for justice, or just fishing? *Ecology Law Currents*, Journal of UC Berkeley School of Law, 36: 205-211.
- Sze, J., London, J.K., Shilling, F.M., Cadenaso, M.L. (2009). Defining and contesting environmental justice: Socio-natures and the politics of scale in the Delta. *Antipode*, 41(4): 807-843.
- Shilling, F.M., Llevanos, R., and London, J.K. (2009). Marginalization by collaboration: Environmental justice as a third party in and beyond CALFED. *Environmental Science and Policy*, 12: 694-709.
- Shilling, F.M. (2007). Repairing road impacts on landscape connectivity. *Transactions of the Western Section of the Wildlife Society*, 43: 11-18.
- Shilling, F.M. and Harris, R. (2007). Effectiveness monitoring by California community watershed groups. *IMPACT (American Water Resources Association)*, Volume 9(5): 21-24.
- Shilling, F.M. and Girvetz, E. (2007). Physical and financial barriers to implementing a nature reserve network in the Sierra Nevada, California, USA. *Landscape and Urban Planning*. Volume 80(1-2): 165-172.
- Kattelmann, R. and Shilling, F.M. (2004). Aquatic systems and watersheds. In: *Proceedings of the Sierra Nevada Science Symposium*; 2002 October 7-10; Kings Beach, CA. Murphy, D.D. and P.A. Stine (eds.) General Technical Report PSW-GTR-193. Albany, CA: Pacific Southwest Research Station, Forest Service, U.S. Department of Agriculture; 287 p.
- Girvetz E. and Shilling F. (2003). Decision support for road system analysis and modification on the Tahoe National Forest. *Environmental Management*. 32(2):218-233
- Shilling, F.M. (2001). Watershed assessment in a Sierra Nevada river basin – Yuba River. Proc. 8<sup>th</sup> Biennial Watershed Management Conference, Robert N. Coats (ed.). *Univ. California Water Resources Center Report* No. 101, pp. 169-175.

## SELECTED REPORTS TO AGENCIES

- Shilling, F., Collins, A., Longcore, T, Vickers, W. (2020). Understanding Behavioral Responses of Wildlife to Traffic to Improve Mitigation Planning. Report of the National Center for Sustainable Transportation. <https://escholarship.org/uc/item/72h3x0nk>
- Shilling, F., Denney, C., & Waetjen, D. (2019). Automated Analysis of Wildlife-Vehicle Conflict Hotspots Using Carcass and Collision Data. UC Davis: Institute of Transportation Studies. <http://dx.doi.org/10.7922/G27D2SCT>
- Shilling, F. and D. Waetjen. (2019). California Water Indicators Portal (CWIP). Report to the US Environmental Protection Agency. Pp. 24.
- Shilling, F., A. Collins, A. Louderback-Valenzuela, P. Farman, M. Guarneri, T. Longcore, B. Banet, H. Knapp. 2018. Wildlife-Crossing Mitigation Effectiveness with Traffic Noise and Light. A Research Report from the National Center for Sustainable Transportation. Pp. 20.
- Wang, H., C. Bonilla-Cedrez, J. Fulton, and F. Shilling. 2017. Improving the (net) almond water footprint. Prepared for the Almond Board of California. Pp. 30.
- Shilling, F.M., D. Waetjen, P. Cramer, and K. Harrold. 2017. Remote wireless wildlife camera systems, field testing, & informatics. Report to the Federal Highway Administration. 52 pages
- Shilling, F.M., 2017. California Abandoned Mines Prioritization Tool. Report to Department of Conservation and Sierra Nevada Conservancy. 14 pages
- Shilling, F.M., D. Waetjen, K. Taniguchi, T. Grosholz, E. Grijalva, C. Sur, K. Andrews, and A. Ballard. 2017. Using time lapse cameras to track shoreline change due to sea level rise. Report to National Center for Sustainable Transportation, Davis 16 pages
- Cramer, P., J. Kintsch, K. Gunson, F. Shilling, M. Kenner, and C. Chapman. 2016. Reducing wildlife-vehicle collisions in South Dakota. Final Report to South Dakota Department of Transportation, SD2014-03, Pierre, SD. 185 pages.
- Shilling, F.M., J. Vandever, K. May, J. Villafranco, K.C. Ward, and D. Waetjen. 2016. State Route 37 integrated traffic, infrastructure and sea level rise analysis. Final Report to Caltrans. 116 pages.
- Shilling, F.M. 2015. Indicator system for the California Forest and Rangeland Assessment, 2015. Report to the California Department of Forestry and Fire Protection.
- Shilling, F.M., A. Negrette, L. Biondini, and S. Cardenas 2014. California tribes' fish-use: Final Report. Report for the State Water Resources Control Board and the US Environmental Protection Agency. 56 pages.
- Shilling, F.M. 2014. The California water sustainability indicators framework, Phase II: State and regional pilots. Report to Department of Water Resources. 231 pages.  
([http://www.waterplan.water.ca.gov/docs/cwpu2013/Final/vol4/sustainability/03CA\\_Water\\_Sustainability\\_Indicators\\_Assessment.pdf](http://www.waterplan.water.ca.gov/docs/cwpu2013/Final/vol4/sustainability/03CA_Water_Sustainability_Indicators_Assessment.pdf))

## Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

- Shilling, F.M., H. Cooley, and J. Fulton. 2014. Business case for water footprint in California. Report to Department of Water Resources. 9 pages.  
(<http://www.waterplan.water.ca.gov/docs/cwpu2013/Final/vol4/sustainability/02Business Case Water Footprint California.pdf>)
- Shilling, F.M. 2014. The California water sustainability indicators framework, Phase I. Report to Department of Water Resources. 90 pages.  
(<http://www.waterplan.water.ca.gov/docs/cwpu2013/Final/vol4/sustainability/04Sustainability Indicators Framework.pdf>)
- Fulton, J., H. Cooley, and F.M. Shilling. 2014. Trends and variation in California's water footprint. Report to Department of Water Resources. 42 pages.  
(<http://www.waterplan.water.ca.gov/docs/cwpu2013/Final/vol4/sustainability/05Trends Variation California Water Footprint.pdf>)
- Shilling, F.M. 2013. Lower Sacramento River 2011 Water Quality Report Card. Report to the Sacramento River Watershed Program. 40 pages.
- Shilling, F.M. 2013. Interstate 280 wildlife connectivity research study: Findings and recommendations. Report to Caltrans. 60 pages.
- Shilling, F.M., M. Campbell, D. Waetjen, A. Monroe, S. Cardenas, H. Le Maitre, C. Cornwall, W. Eliot, J. Meisler, L. Sharp, S. Haydon, E. Alm, J. Aguilar, J. Jensen, J. Peterson, R. Bregoff, S. Galvez, C. Morton, J. Gorham, and K. Benouar. 2012. California pilot test of the ecological approaches to environmental protection developed in capacity research projects CO6A and CO6B. Report to the Transportation Research Board, Strategic Highway Research Program 2. 242 pages.
- Shilling, F.M., I.L. Lacher, S.A. Cardenas (2012). The California water sustainability indicators framework. Report to the California Department of Water Resources, Water Plan Update 2013. 96 pages.
- Aune, K., Beier, P., Hilty, J., and F. Shilling (2011). Assessment and planning for ecological connectivity: A practical guide. Special report for the Wildlife Conservation Society. 78 pages.
- Shilling, F.M., S. Cardenas, I. Lacher, H. LeMaitre, and D.P. Waetjen (2011). The California water sustainability indicators framework. Report to the Department of Water Resources. 59 pages.
- Shilling, F.M., L. Podolsky, and D.P. Waetjen (2011). Safe Passages: Phase II. Final report for connectivity planning in the San Joaquin Valley to California Department of Fish and Game. 89 pages.
- Shilling, F.M., H.E. Schott, M. Early, C.A. Howell, and M. Holyoak (2011) Sacramento River riparian monitoring and evaluation plan. Report to California Department of Fish and Game and CALFED Ecosystem Restoration Program. 81 pages.
- Golet, G.H., D.L. Brown, M. Carlson, T. Gardali, A. Henderson, K.D. Holl, C.A. Howell, M. Holyoak, G.M. Kondolf, E.W. Larsen, C. McClain, T. Minear, C. Nelson, S. Paine, W. Rainey, Z. Rubin, H. Schott, F. Shilling, J.G. Silveira, H. Swagerty, and D.M. Wood (alphabetical, 2011). Using ecological indicators to evaluate ecosystem integrity and assess restoration success on the Middle Sacramento River. 381 pages.
- Antos, M., T. Hogue, T. Longcore, S.J. Lee, A. Kinoshita, C. Milanes, K. Morris, S. Pincetl, F. Shilling, N. Steele, R. Vos, and B. Washburn (alphabetical, 2011). Assessing ecosystem values of watersheds in Southern California. Report to California Department of Water Resources. 198 pages.
- Shilling, F.M. (2010) Connectivity and wildlife corridors in the Integrated Natural Resources Management Plan. Draft Report to El Dorado County. 105 pages
- Shilling, F.M. (2010). Indicator species in the Integrated Natural Resources Management Plan. Final Report to El Dorado County. 124 pages
- Lee, J.F.J., M. Springborn, S.L. Handy, J.F. Quinn, and F.M. Shilling. 2010. Approach for economic valuation of environmental conditions and impacts. Final Report to Caltrans, 123 pages.
- Shilling, F.M., C. Cornwall, F. Knapczyk, R. Zlomke, D. DiPietro, J. Sharp, R. Adams, J. Hemmert, L. Komoroske, D. Waetjen, A. Hollander, E. Aalto, and K. Keightley (2010) Application and findings of the North Bay-Delta transect watershed assessment framework. Final Report to California Department of Water Resources. 322 pages.
- Shilling, F.M., E. Aalto, J. Hemmert, A. Hollander, K. Keightley, M. L. Knecht, L. Komoroske, C. Monohan, C. Murray, D. Pickard, M. Porter, D. Waetjen, K. Wieckowski (2010) Sacramento River basin report card and technical report, Feather River basin. Final Report to California Department of Water Resources. 205 pages.
- Shilling, F.M., M.F. Tognelli, and H.E. Schott (2009). Integrated modeling of wildlife and traffic movement. Report to the UC Berkeley/Caltrans PATH Program. 40 pages
- Shilling, F.M. (2009) Urban roads ecological performance index. Report to the Korea Institute for Construction Technology. 71 pages
- Shilling, F.M. and 9 others (2009). Conserving extensive connectivity in an uncertain and contested landscape. Report commissioned by the Wildlife Conservation Society. 20 pages
- Shilling, F.M., J.H. Viers, M.B. Johnson, R. Hutchinson, H.E. Schott, H. Calinchini, A. Wehrmann (2009). Russian River Pathogen Project – Monitoring design for source detection and load quantification. Report to the North Coast Regional Water Quality Control Board.
- Shilling, F.M. (2009). Characterizing the population at risk for ingesting mercury through fish consumption. Report to the Central Valley Regional Water Quality Control Board.
- Shilling, F.M., S. Sommer, L. Leonelli, and D. Shimoum (2008). Community-based strategies to reduce mercury exposure in Delta fishing communities. Report to the California Department of Public Health and the Central Valley Regional Water Quality Control Board.
- Shilling, F.M. and J.H. Viers (2008). Russian River Pathogen Project. Report to the North Coast Regional Water Quality Control Board. 36 pages.
- Shilling, F.M. (2008). Yuba strategy project: conceptual and risk models. Report to the South Yuba River Citizens League. 18 pages.
- Shilling, F.M. (2007). Decision support for recreational route prioritization. Report to the Tahoe National Forest. 10 pages.
- Meese, R.J., F.M. Shilling, and J.F. Quinn (2007). Wildlife Crossings Guidance Manual. Prepared for the California Department of Transportation. 87 pages.
- McCord, S.A., F.M. Shilling and others (2007). Localized mercury bioaccumulation study. Report to the Sacramento Regional County Sanitation District. 78 pages.
- Shilling, F.M., S. Sommarstrom, R. Kattelmann, B. Washburn, J. Florsheim, and R. Henly. California Watershed Assessment Manual, Volume I. (2005) & Volume II (2007). Prepared for the California Resources Agency and CALFED (<http://cwam.ucdavis.edu>).



## Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

- J. Kennedy, F.M. Shilling, and J.H. Viers (2005). Current and potential riparian forest condition along Scott River watershed tributaries. Report to the North Coast Regional Water Quality Control Board. Pp. 52.
- Shilling, F.M. (2004). Fishing activity analysis in the Sacramento/San Joaquin rivers Delta region. Report for the California Department of Public Health.
- Shilling, F.M., E.H. Girvetz, C. Erichsen, B. Johnson, and P.C. Nichols (2002). "A Guide to Wildlands Conservation Planning in the Greater Sierra Nevada Bioregion". California Wilderness Coalition, 187 p.
- Shilling, F.M. and 9 co-authors (2002). "Reduction of mercury in the Sacramento River watershed and San Francisco Bay-Delta". Delta Tributaries Mercury Council. 119 p.
- Shilling, F.M. (2002). Doing roads analysis with a GIS-based decision-support system. A manual for USFS technical staff conducting road system analysis. 42 pages.
- Shilling, F.M. (2001). State of the Yuba: An assessment of the Yuba River watershed. Report to the South River Citizens League. 73 pages.

### CONFERENCE and INVITED PRESENTATIONS

Mr. Shilling has prepared and delivered presentations at conferences of the: American Planning Association, American Society of Limnology and Oceanography, American Society of Zoologists/Society for Integrative and Comparative Biology, American Society for Cell Biology, Gordon Conferences, Ecological Society of America, International Conference on Ecology and Transportation, Transportation Research Board, Infra Eco-Network Europe, Life Strade Project (Italy), National Congress of American Indians, National Water Quality Monitoring Council, Bay-Delta Science Conference, Marine Biological Laboratory, The Wildlife Society, Sierra Nevada Alliance, California Aquatic Bioassessment Workgroup, Great Valley Center, California Rangeland Coalition, Salmon Restoration Federation, California Association of Resource Conservation Districts, Korea Institute for Construction Technology, and other regional symposia, conferences, and workshops.

## Response to Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020)

### 1691-1766

The EIR/EIS conclusion of less-than-significant impacts on wildlife movement after implementation of mitigation measures is based primarily on the assumption that SR 152 is a substantial existing barrier to north-south movement, especially for large mammals such as tule elk and mountain lion, and that the project (with the design and mitigation measures in place) would not significantly further degrade existing conditions. The project avoids wildlife movement impacts at Pacheco Pass by being underground for most of the distance and otherwise minimizes impacts by being on viaduct for extensive sections. Where viaduct is not feasible along Pacheco Creek, direct impact on wildlife movement is primarily offset by four wildlife undercrossings (see the very end of Appendix J of the WCA [Appendix C of Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS] for drawings of the four undercrossings and the design recommendations in Table 7-1 of the main body of the WCA). Three bridges and culverts on SR 152 have been shown by camera trap data to be especially important to wildlife movement in this area. The rail alignment directly south of these points is on viaduct, and wildlife crossing in this area would be further shielded from noise, light, and activity on the rails by installation of a noise barrier along the alignment. The rail would directly affect the Pacheco Creek Preserve. Direct effects are primarily offset by replacing the loss of approximately 2 acres of sycamore alluvial woodland with a patch that is at least 8.2 acres (the size of the patch affected). Lastly, regarding the commenter's assertion that the No Project Alternative is the environmentally superior alternative, the Authority notes that the description of why the Preferred Alternative is also the environmentally superior alternative is provided in Section 8.5, Environmentally Superior Alternative, of the Draft EIR/EIS.

### 1691-1767

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

Impacts on wildlife movement from construction noise are expected to be temporary and are described in Impact BIO#42 in the Draft EIR/EIS. Impacts from construction noise are expected to be mitigated to less- than- significant with implementation of BIO-MM#76, which requires The Authority to consider careful construction timing, including avoiding construction within known wildlife movement routes during nighttime hours. The commenter also asserts that additional analysis and mitigation are necessary in the western Pacheco Pass region. The Authority notes that Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass discusses wildlife connectivity in the Pacheco Pass, including the analysis and conclusions regarding this area. Additionally, the Authority notes that the Final EIR/EIS provided additional analysis regarding noise, artificial light, and movement of species, including mountain lion. Collectively, the additional analysis in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS and the mitigation provided support the findings of a less-than-significant impact on wildlife movement within this region.

## Response to Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

### **1691-1768**

The undercrossings along the at-grade section of rail in western Pacheco Pass were placed there because that is the location of the impact. Within the location of impact, geographic and topographic constraints were taken into consideration to maximize crossing width and height and minimize crossing length. Although the use of wildlife of any new structure cannot be guaranteed, Pathways for Wildlife (2020) has provided evidence that most movement guild focal species (e.g., coyote, fox, and deer) do use culverts and bridge underpasses in western Pacheco Pass. The Authority agrees that larger mammals such as mountain lion and Tule elk are less likely to use undercrossings, but the wildlife movement and transportation planning literature (e.g., FHWA 2011, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS) does provide undercrossing design recommendations for these species. The four proposed western Pacheco Pass undercrossings exceed the width and height recommendations and are below the maximum length recommendations for these larger species, and therefore do have increased potential to be used by mountain lion and Tule elk. To address concerns about undercrossing use and functionality, a wildlife crossing monitoring and adaptive management plan has been added to BIO-MM#77b in the Final EIR/EIS. Under this measure, crossings would be monitored to determine effectiveness.

### **1691-1769**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife. The findings and conclusions related to noise effects on mammals were described in the Final EIR/EIS. BIO-MM#80 would be implemented at locations including Coyote Valley, upper Pacheco Creek, and the vicinity of the California Aqueduct. That mitigation measure calls for construction of noise barriers that would shield wildlife at important crossing locations from noise, light, or movement of operating trains. With this mitigation, impacts on wildlife movement at these locations would be less than significant.

### **1691-1770**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

### **1691-1771**

BIO-MM#58 in the Draft EIR/EIS addresses potential impacts on two Audubon IBAs, the Upper Pajaro River IBA (centered on the Soap Lake region) and the GEA IBA (within the San Joaquin Valley). Neither of the IBAs overlap with the Pacheco Creek Regional Open Space Reserve referenced by the commenter. Mitigation for effects on the Pacheco Creek Reserve is described in BIO-MM#85.

### **1691-1772**

The rail must be fenced for safety and security, regardless of whether a noise barrier is used in a particular location. For this reason a noise barrier does not per se reduce wildlife permeability. Consequently, the project includes dedicated wildlife crossings in the design to facilitate the continued movement of wildlife under the rail. Additionally, BIO-MM#81 requires numerous other measures to exclude wildlife from the rail where they could be struck and killed. Lastly, in locations where permeability is significantly reduced, the Authority would also acquire and enhance lands within linkages. Collectively, the suite of mitigation measures related to wildlife movement in the Final EIR/EIS, including BIO-MM#77a, BIO-MM#77b, BIO-MM#78, BIO-MM#79, BIO-MM#80, BIO-MM#81, and BIO-MM#82, will avoid, minimize, and mitigate impacts on wildlife movement, including any effects from noise barriers.

### **1691-1773**

Yes, the Authority has clarified in the Final EIR/EIS in BIO-MM#80 that the Authority would consult with agencies and affected organizations, including local wildlife movement stakeholders regarding the design of the noise barriers.

## Response to Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

### 1691-1774

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

The findings and conclusions related to noise effects on mammals were described in the Final Draft EIR/EIS. BIO-MM#80 would be implemented at locations including Coyote Valley, upper Pacheco Creek, and the vicinity of the California Aqueduct. That mitigation measure calls for construction of noise barriers that would shield wildlife at important crossing locations from noise, light, or movement of operating trains. With this mitigation, impacts on wildlife movement at these locations would be less than significant. With respect to impacts from vibration, the Draft EIR/EIS analyzed impacts in Impact BIO#45. The analysis was then supplemented with additional noise and vibration analysis in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS. Overall, the conclusion from these analyses, as described in the Final EIR/EIS, supports the finding that vibration would be less than significant for each of the alternatives.

### 1691-1775

Operations impacts of vibration are addressed in Impact BIO#47, with reference to a more detailed evaluation in the WCA (Appendix C, Wildlife Corridor Assessment Report, of the Biological and Aquatic Resources Technical Report [Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS]). Impacts of vibration are found to be less than significant, and the analysis cites a variety of studies in evidence. No evidence has been brought forward supporting an assertion of significant impact from vibration. Accordingly, no mitigation is required.

### 1691-1776

Operations impacts of vibration are addressed in Impact BIO#47, with reference to a more detailed evaluation in the WCA (Appendix C, Wildlife Corridor Assessment Report, of the Biological and Aquatic Resources Technical Report [Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS]). Impacts of vibration are found to be less than significant, and the analysis cites a variety of studies in evidence. No evidence has been brought forward supporting an assertion of significant impact from vibration. Accordingly, no mitigation is required.

### 1691-1777

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife. Operations impacts of noise and vibration are addressed in Impacts BIO#44 and BIO#47. The EIR/EIS finds that wildlife impacts of noise are significant, and mitigation is required. Impacts of vibration are found to be less than significant, which is the correct determination based on the effects analysis and evidence presented.

### 1691-1778

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

Additional analysis of construction as well as operational noise effects on mammals was included in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS and has been carried forward into the Final EIR/EIS. However, the Authority notes that the conclusions of the Draft EIR/EIS in Impact BIO#42 regarding the effects of noise on wildlife movement during construction remain correct. Overall, project construction (including noise) could interfere substantially with established native wildlife corridors through several mechanisms as described in Impact BIO#42. BIO-MM#76 includes measures to minimize noise and vibration impacts on wildlife movement during construction. These measures include maintaining known wildlife crossing areas unobstructed (i.e., no equipment storage, staging, or unnecessary work in these areas), the use of vibratory (rather than impact) pile driving for work within or near waterbodies, which is less impactful on aquatic species, and through the establishment of wildlife-friendly fencing. Collectively, these measures, when considered within the temporary context of the work, support a less-than-significant finding after the application of mitigation.

### 1691-1779

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife.

The Authority notes that the Draft EIR/EIS was modified and recirculated for public review following the listing of the mountain lion as a candidate under the California Endangered Species Act in mid-2020. Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, and the Final EIR/EIS incorporates additional analysis and additional mitigation related to lighting impacts.



## Response to Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

### **1691-1780**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife.

Additional analysis and conclusions related to lighting effects on wildlife movement is included in the Final EIR/EIS. Mitigation measure BIO-MM#89 has been included in the Final EIR/EIS to minimize the impacts of operational lighting on wildlife movement and wildlife species. Additionally, the Authority notes that additional mitigation for impacts from noise under BIO-MM#80 included in the Final EIR/EIS would have additional benefits related to artificial lighting impacts.

### **1691-1781**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife.

The Authority notes that the Draft EIR/EIS was modified and recirculated for public review following the listing of the mountain lion as a candidate under the California Endangered Species Act in mid-2020. Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, and the Final EIR/EIS incorporates additional analysis and additional mitigation related to lighting impacts.

### **1691-1782**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife.

The Authority notes that the Draft EIR/EIS was modified and recirculated for public review following the listing of the mountain lion as a candidate under the California Endangered Species Act in mid-2020. Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, and the Final EIR/EIS incorporates additional analysis and additional mitigation related to lighting impacts.

### **1691-1783**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife.

The Authority notes that the Draft EIR/EIS was modified and recirculated for public review following the listing of the mountain lion as a candidate under the California Endangered Species Act in mid-2020. Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, and the Final EIR/EIS incorporates additional analysis and additional mitigation related to lighting impacts.

### **1691-1784**

The estimated 2,544 acres of available land for sycamore alluvial woodlands restoration and enhancement were created by digitizing the Sycamore Stands to Consider for Enhancement polygons in Figure 30 of the SFEI and H.T. Harvey 2017 report, as cited in Section 3.7 of the Draft EIR/EIS (Observed HTH 2016). These digitized locations were then intersected with riparian land cover data on lands that are not publicly known to be protected. This analysis was done to provide assurance that offsetting impacts on existing sycamore alluvial woodland habitat was feasible. The project would need 37.2 acres of sycamore alluvial woodland restoration or enhancement and protection and this analysis, informed by the best available data, suggests there is at least one if not two orders of magnitude more sycamore alluvial wetland available than what is needed.

### **1691-1785**

The analysis does not identify acres of existing sycamore alluvial wetland but of "Sycamore Stands to Consider for Enhancement (Observed HTH 2016)" per Figure 30 in SFEI and H.T. Harvey 2017, as cited in Section 3.7 of the Draft EIR/EIS. If there is only 367 acres in SCVHP, that should still be enough to meet the HSR and SCVHA combined need of 82.7 acres.

### **1691-1786**

Yes, that is consistent with the Authority's understanding of the data. The analysis was used to understand acres of potential opportunity for enhancement. As indicated in Bio-MM#85, the Authority would provide compensatory mitigation at a 1:1 ratio.

## Response to Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

### **1691-1787**

The total mitigation need for SCVHA and HSR is 82.7 acres. Whether the comparative metric is the 367 acres of existing sycamore alluvial woodland as captured in the 2012 SCVHP (County of Santa Clara et al. 2012, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS) or the 2,544 acres of enhancement potential identified using the H.T. Harvey and SFEI 2017 data (SFEI and H. T. Harvey 2017, as cited in Section 3.7 of the Draft EIR/EIS), there is enough available land such that it is feasible to meet the mitigation need. In addition, the Authority intends to coordinate its mitigation planning with the SCVHA to avoid conflicts to the maximum extent feasible.

### **1691-1788**

Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS analyzes the impact on wildlife movement from the at-grade and cut-and-fill sections of the project in western Pacheco Pass near Casa de Fruta and concludes that there would be a significant impact on wildlife movement. As the commenter notes, mitigation is proposed to reduce this impact to a less-than-significant level. Regarding the commenter's assertion that this impact represents a conflict with the SCVHP, the Authority disagrees. As described in Impact BIO#53 in the Draft EIR/EIS, SCVHCP Action LAND-L4 does require the habitat agency to acquire and enhance natural and semi-natural areas to provide for connectivity between the Santa Cruz mountains and the Diablo Range. As acknowledged in the Final EIR/EIS, the project would affect connectivity between the Diablo Range and the Santa Cruz mountains, but project alternatives would not affect the acquisition or enhancement of lands to promote this action as described under Action LAND-L4. Consequently, no conflict with the SCVHCP was identified.

### **1691-1789**

As noted in response to submission SJM-1691, comment 1787, no matter the comparative metric, achieving the combined mitigation needs for HSR and SCVHA is numerically feasible because the mitigation requirement is significantly less than lands available for preservation or enhancement.

### **1691-1790**

Based on the project footprint and sycamore alluvial woodland mapping within the Pacheco Reserve (as described in Impact BIO#53), there would be 0.4 and 2.3 acres of permanent and temporary effects on the preserve, respectively. To offset this effect, HSR would mitigate for the loss of the complete 8.2-acre reserve. That is, the analysis assumes that the 0.4-acre permanent loss within the reserve affects the entire reserve and thus commits to protecting another 8.2-acre reserve. It is for this reason that the mitigation is assumed sufficient and the potential for conflict with the SCVHA less than significant.

### **1691-1791**

The definition of terms used in the analysis of biological resources in the Draft EIR/EIS are found in Section 3.7.1.1, Definition of Terminology. As described in that section, the term "HCP" as used under CEQA includes both federal HCPs (such as the SCVHP) as well as "other approved local, regional, or state conservation plans". Three plans meet this definition and are discussed in the Draft EIR/EIS. No corrections are necessary regarding HCPs discussed in the EIR/EIS.

### **1691-1792**

The definition of terms used in the analysis of biological resources in the Draft EIR/EIS are found in Section 3.7.1.1, Definition of Terminology. As described in that section, the term "HCP" as used under CEQA includes both federal HCPs (such as the SCVHP) as well as "other approved local, regional, or state conservation plans". Three plans meet this definition and are discussed in the Draft EIR/EIS. No corrections are necessary regarding HCPs discussed in the EIR/EIS.

## Response to Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

### **1691-1793**

BIO-MM#55 outlines the mitigation requirements for permanent loss of active Swainson's hawk nesting trees and habitat. The Authority notes that BIO-MM#10 is the overall HMP for species and species habitat, and the Authority would coordinate with the habitat agency regarding the acquisition of mitigation lands within Santa Clara County. Furthermore, as noted in revised BIO-MM#10, the Authority would coordinate with conservation agencies and organizations regarding how acquired lands are transferred and protected and specifically the SCVHA because of the unique role of the SCVHA in the region as a subject matter expert and land manager.

### **1691-1794**

The Preliminary Compensatory Mitigation Plan was prepared to show the feasibility of achieving wetland and listed species mitigation on the landscape for each alternative at a gross scale. It does not inform mitigation ratios for impacts on protected lands. The ultimate mitigation ratio for protected lands may end up being higher than 1:1 as noted by the commenter.

### **1691-1795**

BIO-MM#10 has been revised in the Final EIR/EIS to note that title to lands acquired in fee would be transferred to the most suitable landowner/manager in the region, which would be determined in coordination with the conservation agencies and organizations, including CDFW. The most suitable landowner/manager may in fact be CDFW or it may be another entity, but the clarification to the mitigation measure will allow for selection of the most suitable entity.

### **1691-1796**

Yes. BIO-MM#10 has been revised in the Final EIR/EIS to note that title to lands acquired in fee would be transferred to the most suitable landowner/manager in the region, which would be determined in coordination with the conservation agencies and organizations, including CDFW. The most suitable landowner/manager may in fact be CDFW or it may be another entity, but the clarification to the mitigation measure will allow for selection of the most suitable entity. For mitigation lands within Santa Clara County, SCVHA may be the most suitable entity.

### **1691-1797**

Compensatory mitigation for impacts on species and species habitats is required under various mitigation measures including BIO-MM#31. BIO-MM#10 outlines the overall requirements for implementation of the CMP, including the options for purchase of mitigation lands. For lands protected through acquisition of fee-title or conservation easement, funding for long-term management of the habitat is required. As noted in BIO-MM#10, which has been revised in the Final EIR/EIS, title to lands acquired in fee would be transferred to the most suitable landowner/manager in the region, as determined in coordination with conservation agencies and organizations, including CDFW. Compensatory mitigation may also be completed through the purchase of mitigation credits at an agency-approved bank (if available), or payment into an in-lieu fee program (if available). Compensatory mitigation is provided, in part, to satisfy the requirements of state and federal wildlife agency requirements.

### **1691-1798**

The Authority has determined, based on the assessment in the Draft EIR/EIS, that the compensatory mitigation outlined in BIO-MM#47 will be sufficient to reduce effects on burrowing owls to a less-than-significant level. In general, burrowing owl habitat is not limited within the region, and the ratio provided would compensate for the impact by protecting habitat in perpetuity, where impacted habitat currently has no protections. The Authority also notes, however, that numerous other species that occur in similar habitats to burrowing owl will also require compensatory mitigation, providing further benefits to burrowing owl.

### **1691-1799**

The Authority has proposed a mitigation ratio for impacts on San Joaquin kit fox habitat that would reduce effects to a less-than-significant level. In general, San Joaquin kit fox habitat (mostly movement habitat is being impacted) is not limited within the region, and the ratio provided would compensate for the impact by protecting habitat in perpetuity, where impacted habitat currently has no protections. However, as noted in BIO-MM#61, the final mitigation ratio could be higher if determined necessary under subsequent authorizations issued under FESA and/or CESA. Consequently, no changes to the Final EIR/EIS have been made.

## Response to Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

### 1691-1800

BIO-MM#85 provides a 1:1 mitigation ratio for the loss of an 8.2-acre reserve. The analysis assumes that any loss to the reserve affects the reserve's function and conflicts with the goal to preserve contiguous patches. So, the mitigation provides a 1:1 replacement of the reserve, not of the affected part of the reserve. This conservative approach is considered adequate to conclude less-than-significant conflict impact on with the SCVHP.

### 1691-1801

All loss of sycamore alluvial woodland, regardless of where it occurs, would be offset with a ratio of 4:1 as described in BIO-MM#72. The SCVHA would be compensated 1:1 for the loss of an 8.2-acre sycamore alluvial woodland reserve, as described in BIO-MM#85.

### 1691-1802

Yes, the Authority has clarified in the Final EIR/EIS, BIO-MM#76, that the measure would apply to culverts and bridges that provide passage under SR 152 in the western Pacheco Pass area.

### 1691-1803

The wildlife crossings in western Pacheco Pass meet published design criteria for all movement guilds represented by focal species such as fox, deer, mountain lion, and Tule elk (e.g., FHWA 2011, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS; Dodd et al. 2007). While it is recognized in the literature that shorter crossings are better, width and height (combined with length to create "openness") are also recognized as important crossing attributes. The literature also recognizes that other factors such as the presence of fencing improve use. For example, regarding the Cramer 2012 document and Diamond 2018 email (which summarizes the Cramer 2012 document) cited in the comment, in the abstract the document makes the following statements: culverts "should" be less than 120 feet (and are not an absolute maximum as described in the comment) and wider crossings and the presence of fencing will improve use. The crossings in western Pacheco Pass vary in length between 130 and 180 feet, but the widths are all 40 feet and the heights for 3 of the 4 crossings are 38 feet (with one being 23 feet high). While the lengths are not ideal, the widths and heights of the crossings, along with the fact that they will be fenced, is presumed to compensate for the length (which is a function of the rail design and topography in this location). To help improve siting and design of the wildlife crossings as more information becomes available between environmental review and construction, and provide assurances to the agencies that designed features will be built, a commitment to provide agency review of the 75-90% designs was added to BIO-MM#77a in the Final EIR/EIS. A wildlife crossing monitoring and adaptive management commitment was also added to BIO-MM#77b. These two measures would improve certainty around design and siting and characterize use to inform future wildlife movement planning. SR 152 has been recently shown to be permeable to low and moderate movement guild species (fox, coyote, badger, bobcat, and deer) as use of culverts and underpasses by these species has been documented. These results support the likelihood of these same species using the crossings through the project. However, for species like Tule elk and mountain lion, it is assumed that SR 152 is less permeable in the existing condition and poses a greater barrier to movement. That is, the existing movement condition is considered degraded for these species. At the writing of the Final EIR/EIS, the most recent, publicly available information specific to western Pacheco Pass has been considered and incorporated where appropriate. At this time, the Authority is not aware of any public designs or funded plans for additional wildlife crossings in the region and therefore there is no analysis of the project's effects on crossings in the region. Also, the project would be



## Response to Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

### **1691-1803**

underground and on viaduct for most of its extent through Pacheco Pass. Based on the existing conditions, the dimensions for the wildlife crossings in western Pacheco Pass, the fencing to encourage use of the crossings, the use of tunnels and viaducts to avoid and minimize impacts throughout Pacheco Pass and the degraded existing condition for high openness movement species like the mountain lion and Tule elk along with improvements to BIO-MM#77a to provide 75-90% design review and BIO-MM#77b to write and implement a monitoring/adaptive management plan, the finding of a less-than-significant impact on movement in this region is the correct determination .

### **1691-1804**

At this time, the proposed crossing designs in western Pacheco Pass (described in Appendix J, Recommended Design Improvements Locations and Dimensions, of the WCA [Appendix C of Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS]) are minimized in length and maximized in width and height to the extent feasible. The locations chosen for the crossings were selected to minimize the length. BIO-MM#77a was modified in the Final EIR/EIS to include require agency review of the wildlife crossings at the 75-90% project design phase so that siting and dimensions can be optimized. BIO-MM#77b was also included in the Final EIR/EIS to include agency review of plans for the internal design of crossings and monitoring/adaptive management for crossing use. The current design, along with these additional measures, will provide assurance that the crossing design can continue to be adjusted and informed, to the extent feasible, with new information as it becomes available and that the functionality of crossings will be monitored and adaptively managed.

### **1691-1805**

Cost feasibility is the rationale for the use of culverts over short bridges. However, engineers have determined that the 120-foot maximum culvert length is feasible, and BIO-MM#78 has been modified in the Final EIR/EIS to include this design requirement.

### **1691-1806**

BIO-MM#78 has been revised in the Final EIR/EIS to require a culvert length no greater than 120 feet.

### **1691-1807**

BIO-MM#78 has been revised in the Final EIR/EIS to require a culvert length no greater than 120 feet. With the use of viaduct and tunnel through much of Pacheco Pass and the reduction in length of the four wildlife crossings in western Pacheco Pass, the overall impact in the region is considered less than significant.

### **1691-1808**

Due to the openings in the rail associated with the tunnels and viaducts in Pacheco Pass, the knowledge about movement in the region, and functionality of wildlife crossings for small and moderate movement guild species (i.e., based on local studies, coyote, fox, and bobcat frequently use crossings), the proposed mitigation is considered commensurate with the impact.

### **1691-1809**

Yes. BIO-MM#77a was revised in the Final EIR/EIS to include agencies and local stakeholders, including the SCVHA, in planning and prioritizing land acquisition around wildlife crossings, as well as in optimizing the placement of wildlife crossings at 75%–90% design.

### **1691-1810**

The Authority is not a participating agency in the SCVHP and therefore the potential coverage of American badger under the plan has no bearing on the Authority or the treatment of badger in the EIR/EIS. The Draft EIR/EIS evaluates potential impacts on American badger under Impact BIO#28, including the loss of denning and dispersal habitat, and the potential direct mortality of badgers. The Draft EIR/EIS finds that these impacts are potentially significant and measures to reduce these effects to a less-than-significant level are included. BIO-MM#64 requires the Authority to conduct pre-construction surveys for den sites and to avoid impacts on den sites during the pup-rearing season. BIO-MM#64 also requires the Authority to implement passive den exclusion measures to discourage use of dens prior to project disturbance activities. The Draft EIR/EIS concludes that based on the status of the species, potential impacts, and with implementation of BIO-MM#64, impacts would be reduced to a less-than-significant level and no additional mitigation is required, which is the correct determination based on the effects analysis and evidence presented.

## Response to Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

### **1691-1811**

The Authority is not a participating agency in the SCVHP. However, as noted in response to submission SJM-1691, comment 1810, the Authority has included mitigation measures that reduce impacts of the proposed project on American badger to a less-than-significant level.

### **1691-1812**

Please refer to the responses to submission SJM-1691, comments 1810 and 1811. Mitigation requirements in the Draft EIR/EIS for burrowing owl are generally consistent with CDFW recommendations for this species. The Authority believes that CDFW's recommendations for burrowing owl are informed by the conservation needs for this species. No such recommendations exist for American badger, and the Authority has concluded that survey and avoidance of individuals and pups is sufficient to minimize impacts to a level that is less-than-significant, and additional compensatory mitigation is not necessary. However, the Authority also notes that numerous other species that occur in similar habitats to American badger (e.g., burrowing owl, California tiger salamander) would also require compensatory mitigation, providing further benefits to American badger.

### **1691-1813**

The Authority revised the Draft EIR/EIS to include an analysis of the proposed project impacts on the mountain lion, now a candidate for listing under CESA, and recirculated it for public review. The Draft EIR/EIS was recirculated for public comment and the Authority will consider and respond to all comments received on the recirculation when preparing the Final EIR/EIS.

### **1691-1814**

The Authority revised the Draft EIR/EIS to include an analysis of the proposed project impacts on the mountain lion, now a candidate for listing under CESA, and recirculated it for public review. The Draft EIR/EIS was recirculated for public comment and the Authority will consider and respond to all comments received on the recirculation when preparing the Final EIR/EIS.

### **1691-1815**

The Authority revised the Draft EIR/EIS to include an analysis of the proposed project impacts on the mountain lion, now a candidate for listing under CESA. The Draft EIR/EIS was recirculated (on a limited basis) for public comment and the Authority will consider and respond to all comments received on the recirculation when preparing the Final EIR/EIS. Specific mitigation measures addressing potential impacts on mountain lion are included in the Revised Draft EIR/ Second Draft EIS. Comments received on these mitigation measures will be considered in the Final EIR/EIS.

### **1691-1816**

The Authority revised the Draft EIR/EIS to include an analysis of the proposed project impacts on the monarch butterfly, under consideration for listing under FESA. The Draft EIR/EIS was recirculated (on a limited basis) for public comment and the Authority will consider and respond to all comments received on the recirculation when preparing the Final EIR/EIS.

### **1691-1817**

Section 3.7.9.7, Conservation Areas, is an impact summary for NEPA comparison of alternatives. Discussion of Pacheco Creek Reserve was inadvertently omitted from this section, but it has been added to the Final EIR/EIS. Impacts on the Pacheco Creek Reserve were discussed in the Draft EIR/EIS under Impact BIO#51 and, therefore, this omission does not change the conclusions of the Draft EIR/EIS relative to this impact.

### **1691-1818**

Section 3.7.9.7, Conservation Areas, is an impact summary for NEPA comparison of alternatives. Discussion of Pacheco Creek Reserve was inadvertently omitted from this section, but it has been added to the Final EIR/EIS. Impacts on the Pacheco Creek Reserve were discussed in the Draft EIR/EIS under Impact BIO#51 and, therefore, this omission does not change the conclusions of the Draft EIR/EIS relative to this impact.

## Response to Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

### 1691-1819

Wildlife-friendly fencing around soil stabilization areas, where feasible, is required under BIO-MM#76. Eight-foot fence is only used directly along the rail. Currently, the proposed design of crossings as described in Appendix J, Recommended Design Improvements Locations and Dimensions, of the WCA (Appendix C of Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS) remain longer than 120 feet; however, other crossing attributes that will compensate for the length are described in the response to submission SJM-1691, comment 1803. BIO-MM#77a has been revised in the Final EIR/EIS to allow for agency and stakeholder review at the 75-90% design phase to refine crossing placement based on the best available information and BIO-MM#77b has been included to require a monitoring and adaptive management plan for the crossings.

### 1691-1820

The personal communication from Cristen Langner stating that SR 152 is not a significant barrier to Tule elk is new information. However, the statement is in contradiction to CDFW's 2020 document titled: California Wildlife Barriers 2020, 2020 Priority Wildlife Movement Barrier Locations by Region (CDFW 2020). The CDFW document identifies 11.7 miles of SR 152 in Santa Clara County (i.e., western Pacheco Pass) as a priority barrier for large and meso carnivores and Tule elk. Priority barriers are those that are most important to address from a wildlife connectivity/movement perspective. The CDFW Tule elk radio collar data transmitted to the Authority by Joe Hobbs in 2017 did not show movement across SR 152 that would suggest regular or frequent connectivity across SR 152. Penrod et al. 2013, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS, identified SR 152 as one of the most substantial barriers in the Santa Cruz to Gabilan Range Linkages and the SCVHP (County of Santa Clara et al. 2012, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of The Draft EIR/EIS) recognizes SR 152 as a partial barrier to wildlife movement, noting the 6-mile median barrier as a major contributor. A 1-year camera trapping study of five culverts and bridges in western Pacheco Pass (Pathways for Wildlife 2020, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Final EIR/EIS) did not capture Tule elk or mountain lion moving under SR 152. Based on this information, the Authority finds it reasonable to conclude that SR 152, in western Pacheco Pass where the median barrier is present, is a significant barrier to mountain lion and Tule elk movement.

## Response to Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

### 1691-1821

Please refer to the response to submission SJM-1691, comments 1805 through 1807. BIO-MM#78 has been revised in the Final EIR/EIS to limit the length of wildlife crossings in western Pacheco Pass to no more than 120 feet. While the exact measurements necessary to facilitate use of crossings by Tule elk are not well documented in the scientific literature, aspects of crossings important to elk have been incorporated into the design of the crossings (e.g., clear line of sight). Additionally, the Authority has incorporated changes to BIO-MM#77, now BIO-MM#77a, in the Final EIR/EIS requiring the Authority to work with wildlife movement stakeholders and agencies to optimize wildlife crossings. Lastly, the Authority has incorporated additional mitigation measure BIO-MM#77b into the Final EIR/EIS requiring monitoring of the crossings for effectiveness and implementation of adaptive management if required. Please also note that, per radio collar data from Hobbs (2017, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Final EIR/EIS), tule elk are not frequently present in western Pacheco Pass, as their core habitat is in and around San Luis Reservoir on the east side of Pacheco Pass.

### 1691-1822

To address monitoring and adaptive management of wildlife crossings, a new mitigation measure, BIO-MM#76b, was added to the Final EIR/EIS. The entity that would perform the monitoring would be selected post-construction. The Authority would be responsible for funding the monitoring and adaptive management program.

### 1691-1823

The presence of habitat impacts on badgers does not require the presence of other impacts, so the occurrence of habitat effects does not require a change in permeability effects. Thus, Impact BIO#28 finds a significant impact due to loss of denning and dispersal habitat for and direct mortality or disturbance of American badger (less than significant with mitigation), but impacts BIO#42 and BIO#43 do not find a significant temporary or permanent effect on movements by American badger.

### 1691-1824

The cut-and-fill sections and the 2.5-mile rail section in western Pacheco Pass that is at grade/on embankment are concluded to be locations of considerable permeability reduction in the post-project scenario for all alternatives and most movement guilds, including Tule elk, mountain lion, bobcat, and badger. That is the reason for the use of wildlife-friendly fencing around cut-and-fill areas and the measure requiring four undercrossings. See Section 6.1.2, Permanent Effects, of the WCA (Appendix C of Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS) for this information.

### 1691-1825

The Authority disagrees that there is a lack of mitigation in western Pacheco Pass. BIO-MM#77 requires cut-and-fill/soil stabilization areas be fenced with wildlife-friendly fencing. BIO-MM#78 requires four undercrossings be built to provide movement through the at-grade/embankment portion of the project in western Pacheco Pass. BIO-MM#80 was revised in the Final EIR/EIS to provide additional mitigation in the form of additional noise barriers in the Pacheco Pass region. BIO-MM#77 was revised for the Final EIR/EIS to require the Authority to work with agency and stakeholder partners to validate and optimize wildlife crossing locations at the 75 to 90 percent design phase to make sure up-to-date information can be incorporated into the siting of crossings. BIO-MM#77 was also modified to include a monitoring and adaptive management strategy for wildlife crossings. These measures are in combination with other measures in the greater Pacheco Pass regions that include tunnels (which avoid impacts on movement) and viaduct sections (which minimize impacts on movement). Lastly, measures to minimize effects on wildlife movement during construction are included in the Draft EIR/EIS in BIO-MM#76, which requires the Authority to consider existing wildlife crossing areas when considering materials staging, avoiding construction during known movement corridors during nighttime hours, and the placement of wildlife-friendly fencing at tunnel portal areas.



## Response to Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

### 1691-1826

To improve potential use of wildlife crossings for high mobility high openness movement guilds, the wildlife crossings' length would be limited to 120 feet as feasible, as per revisions to BIO-MM#78 in the Final EIR/EIS. With respect to Tule elk and mountain lion specifically, aspects of crossings important to elk and mountain lion have been incorporated into the design of the crossings (e.g., clear line of sight). Additionally, the Authority has incorporated changes to BIO-MM#77, now BIO-MM#77a, in the Final EIR/EIS requiring the Authority to work with wildlife movement stakeholders and agencies to optimize wildlife crossings. Lastly, the Authority has incorporated additional mitigation measure BIO-MM#77b into the Final EIR/EIS requiring monitoring of the crossings for effectiveness and implementation of adaptive management if required.

### 1691-1827

Neither the EIR/EIS nor the WCA (Appendix C of Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS) identifies any sections of road within the RSA as impermeable to any movement guilds in the existing condition. There are qualitative discussions that describe roads as being significant, substantial, or considerable barriers to movement, especially for some movement guilds. For example, mountain lions and Tule elk in western Pacheco Pass do not frequently cross under SR 152 as discussed in the response to submission SJM-1691, comment 1820. These discussions are specific to movement guild and location and based on agency reports and other guidance literature.

### 1691-1828

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

At-grade sections of the HSR would be enclosed by an 8-foot-tall chain link fence except four locations along Monterey Road in Coyote Valley, and this information is included Volume 3 of the Draft EIR/EIS. The location-specific design requirements of the fencing to exclude species known to be or potentially present in the region are provided by BIO-MM#81. This fencing's primary purpose is to exclude humans from the rail but would also function to exclude wildlife and thus force them to use provided crossings to cross the rail. Exclusion barriers at at-grade crossings along Monterey Road are required by BIO-MM#81. To further assure function of exclusion barriers at at-grade crossings, text requiring monitoring and provisions for additional measures (if monitoring suggests an effect) from the WCA (Appendix C of Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS) was added to BIO-MM#81 in the Final EIR/EIS. With this addition of text directly to the measure, rather than including it by reference to the WCA, the commitment to wildlife exclusion at at-grade crossings is clarified.

## Response to Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

### 1691-1829

The EIR/EIS relies heavily on Appendix C, Wildlife Corridor Assessment Report, to the Biological and Aquatic Resources Technical Report (Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS) to characterize the existing condition of, and evaluate impacts on, wildlife movement. Section 5, Existing Conditions for Wildlife Movement, of the WCA recognizes through summaries of various regional reports and planning documents (e.g., Penrod et al. 2013, as cited in Section 3.7 of the Draft EIR/EIS) the existence and importance of the Pacheco Pass region for movement. However, to address this comment specifically, Section 3.7.6.2, Biological Conditions, of the Final EIR/EIS was revised to include both Soap Lake and Pacheco Pass as important areas for wildlife movement. The EIR/EIS finds, consistent with the commenter, that the 2.5-mile rail segment in western Pacheco Pass would create a significant barrier to wildlife movement and, as a result, BIO-MM#78 requires four wildlife crossings under the rail in this location. These measures, along with the additions under BIO-MM#77a for review of 75-90% designs by agencies and stakeholders, the monitoring and adaptive management of crossings added to BIO-MM#77b, and the requirement to convert fencing around the cut-and-fill soil stabilization areas, as well as the tunnel and viaduct sections in the greater Pacheco Pass region, allow for a less-than-significant conclusion. BIO-MM#78 requires the four wildlife crossing specifically in western Pacheco Pass and, while BIO-MM#76 does apply throughout the alignment, additional text was added to recognize Pacheco Pass as an example of a location where the measures would apply.

### 1691-1830

In response to submission SJM-1691, comment 1829, BIO-MM#76 was revised in the Final EIR/EIS to include Pacheco Pass as a specific example of locations where the measure would apply. BIO-MM#79 applies specifically to offsets in Soap Lake for the maintenance facility, which cannot be feasibly moved and crossings are not an option due to length. BIO-MM#77a includes an added provision in the Final EIR/EIS to concentrate land protection and enhancements around wildlife crossings to improve future use.

### 1691-1831

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

BIO-44 evaluates the potential that noise may deter wildlife from using crossings and reviews evidence from sites within the study area indicating that wildlife are very likely to use the crossings, particularly with implementation of mitigation per BIO-MM#80. BIO-MM#77a was revised in the Final EIR/EIS to encourage land acquisition and protection in the locations where wildlife crossings to improve and preserve crossings function. In addition, a crossing monitoring and adaptive management program was added as a requirement to BIO-MM#77b.

### 1691-1832

The Authority appreciates the comment and has included new measure BIO-MM#77b in the Final EIR/EIS to describe how monitoring of the effectiveness of wildlife crossings will be conducted, and how adaptive management will occur. The monitoring and adaptive management would still be coordinated closely with the local wildlife movement stakeholders, similar to our previous coordination regarding project design.

### 1691-1833

BIO-MM#10 was revised in the Final EIR/EIS to state that compensatory lands would be sited on-site and in-kind for temporary habitat loss whenever possible and as near the impact as possible, especially where impacts occur in natural areas, within known or likely movement routes, or where crossings through the project would be located.

### 1691-3592

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

## Response to Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

### **1691-3593**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife. All major points made by commenter are discussed in the analysis of noise impacts to wildlife, in an analysis that additionally considers potential effects of visual disturbance (wildlife response to the appearance of an anthropogenic stressor), as well as factors in the project area such as existing background levels of sound and activity. The analysis considers that HSR train noise is qualitatively different from automotive noise associated with major highways, and contains many citations to the literature on wildlife impacts attributable to HSR operations.

### **1691-3594**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife. Commenter cites a noise threshold that is dated (cf. Dooling and Popper 2015) and is intended for assessment of automotive traffic impacts. Commenter's citations do not provide new information or a reasoned basis to alter the analysis of noise impact on wildlife. Commenter's suggestion that wildlife are sensitive to noise at levels lower than existing background levels in the study area is not useful. Commenter provides no evidence in support of the assertion that wildlife would not use crossings designed for their use, whereas data exist demonstrating that wildlife can and frequently do use crossings at very noisy highways in the project vicinity, such as U.S. Highway 101 and SR 152.

### **1691-3595**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife. Impact BIO#44 identifies significant noise impacts on wildlife. Commenter provides no new information that alters the estimate of the magnitude of that impact. Most of the citations addressing noise impacts in Barrientos et al. (2019) are included in the noise analysis summarized in SJM-Response-BIO-6, and the concept of relative noise differences is explicitly considered in the discussion of background noise levels in the in the noise analysis summarized in SJM-Response-BIO-6.

### **1691-3596**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife. Noise modeling used for this analysis, described in Standard Response: SJM-Response-BIO-6, used a more conservative model than that used by commenter.

### **1691-3597**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife. Commenter is correct in noting that site-specific noise propagation models were not developed for areas other than the Upper Pajaro River IBA and GEA IBA. See details in SJM-Response-BIO-6. Notwithstanding, the analysis still concludes significant noise impacts on wildlife (Impact BIO#44). Commenter does not provide information altering the estimated severity of that impact.

### **1691-3598**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

Please refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife. Sources cited in the standard response provide evidence that wildlife would use the provided crossings. The topic of noise-related wildlife impacts, which include flight responses and avoidance, is addressed in Impact BIO#44 in the Draft EIR/EIS and in the WCA (Appendix C of the Biological and Aquatic Resources Technical Report [Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS]). The WCA also includes the analysis of visual disturbance, which may provoke avoidance or a flight response (Impact BIO#46 in the Draft EIR/EIS, also based on analysis in the WCA). Both impacts on wildlife are found to be significant.

### **1691-3599**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

The analysis has been revised and recirculated in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS, and now concludes significant impacts on a variety of species of wildlife at a variety of locations; please refer to Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Final EIR/EIS.

## Response to Submission 1691 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 23, 2020) - Continued

### 1691-3600

The analysis of ground vibration effects is presented in Impact BIO#45 in the Draft EIR/EIS. That analysis cites studies indicating that ground vibration is an especially important impact for reptiles and amphibians. However, nearly all portions of the proposed alignment have existing heavy ground traffic from vehicles, mostly associated with highways, that establish a high baseline level of ground vibration. Accordingly, HSR-caused vibrations are determined to be a less-than-significant impact. The comment does not provide specific information that would change any of the conclusions in the Draft EIR/EIS.

### 1691-3601

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife.

Regarding the commenter's assertions about the term "wildlife corridors" and the validity of the approach to assessing project impacts, the Authority disagrees. As described in the WCA (Appendix C of Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS), "wildlife corridors" are landscape features that provide for the movement of wildlife between two or more habitat patches and often provide the shortest, most direct linkage between two patches of suitable habitat. While movement outside of corridors does happen, such movement in the context of the specific project region with substantial human development, is more limited. Overall, the goal of the assessment and mitigation is to maintain or improve the movement of wildlife between habitat patches. Numerous researchers, including Penrod et al. (2013, as cited in Section 3.7 of the Draft EIR/EIS), support this approach.

### 1691-3602

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

### 1691-3603

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

Please refer to the response to submission SJM-1691, comments 3594 to 3598, and 3600, which address commenter's assertion that wildlife will not approach the rail alignment. The Draft EIR/EIS analysis found that the rail alignment functions as a barrier only to a limited extent, primarily at times of frequent train passage and in areas where background noise, light and vibration levels are low or moderate; otherwise, the rail alignment does not present a barrier. Commenter has presented no new information to alter that determination.

### 1691-3604

Please see Revised Draft EIR/Supplemental Draft EIS Appendix 3.7-A, Special-Status Species Subject to Project Impacts, for further discussion of this issue. That analysis reviews camera trap data (and limited roadkill data) collected in Coyote Valley at U.S. Highway 101 and in western Pacheco Pass at SR 152. This evidence documents widespread wildlife crossing of these heavily used transportation corridors by a wide variety of common wildlife and by many special-status species. The documented crossings are occurring despite the fact that no crossing specifically designed for use by wildlife exist at either of these locations, and there are no other engineered solutions supporting such crossing use. This direct evidence of wildlife use at crossings that are both less suitable and more dangerous than the crossings proposed for the project shows a high probability of wildlife use of proposed crossing structures, without any need to refer to guild definitions. Also, please refer to recent literature on this topic cited in Appendix 3.7-A.

### 1691-3605

Please refer to the response to submission SJM-1691, comments 3594 to 3598, and 3600, which address commenter's assertion that wildlife will not approach the rail alignment. The Draft EIR/EIS analysis found that the rail alignment functions as a barrier only to a limited extent, primarily at times of frequent train passage and in areas where background noise, light, and vibration levels are low or moderate; otherwise, the rail alignment does not present a barrier that would affect the functionality of the wildlife crossing structure. Commenter has presented no new information to alter that determination.



## Submission 1288 (Jake Smith, Santa Clara Valley Open Space Authority (OSA), May 19, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1288 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 5/19/2020  
**Submission Date :** 5/19/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** Jake  
**Last Name :** Smith

**Stakeholder Comments/Issues :**

To Whom it May Concern,

The Santa Clara Valley Open Space Authority (OSA) respectfully requests an extension of time for the public comment period of the California High-Speed Rail Project - San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS.

As posted, the DEIR/DEIS is available for public review for 45 days, ending on June 8, 2020. OSA, like many other public agencies, organizations and private individuals throughout California, has encountered disrupted work schedules and other complications from the current statewide stay-at-home order at a time when we are normally very busy. We believe we are not the only entity seeking to extend the public comment period for this Project Section because so many of us have been under duress for several weeks.

OSA formally requests that the public comment period for the San Jose to Merced Project Section DEIR/DEIS be extended by 60 days beyond this initial 45-day comment period.

Thank you very much for your consideration.

Jake Smith  
 Conservation GIS Coordinator  
 408.224.7476  
 Openspaceauthority.org

We strongly believe that connecting people to nature and outdoor open spaces is more important than ever and we need EVERYONE'S help to #KeepYourParksOpen during this time. Learn how you can do your part to #LoveYourParks6FeetApart<<https://www.openspaceauthority.org/visitors/conditions-safety.html#HealthNotice>>.

[cid:image001.png@01D62AC9.A0678420]<<https://www.openspaceauthority.org/visitors/conditions-safety.html#HealthNotice>>

Please print only if necessary.

Confidentiality Notice: This message, including any attachments, is intended to be used only by the person(s) or entity to which it is addressed. This message may contain confidential and/or legally privileged information. If the reader is not the intended recipient of this message or an employee or agent responsible for delivering this message, you are hereby notified that you are prohibited from printing, copying, storing, disseminating or distributing this communication. If you received this communication in error, please delete it from your computer along with any attachments and notify the sender by telephone or by reply e-mail.

## Response to Submission 1288 (Jake Smith, Santa Clara Valley Open Space Authority (OSA), May 19, 2020)

### 1288-86

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-1: Public Outreach.

## Submission 1747 (Jason Kim, Santa Clara Valley Transportation Authority, June 23, 2020)

DocuSign Envelope ID: 6C0C97CE-F21A-4368- 4B- B 012 124A4

DocuSign Envelope ID: 6C0C97CE-F21A-4368- 4B- B 012 124A4



June 23, 2020

California High-Speed Rail Project  
San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113

Attn: Boris Lipkin and Mark A. McLoughlin  
Via Email: san\_jose\_merced@hsvr.ca.gov

Subject: San Jose to Merced Project Section: Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (Draft EIR/EIS) for the California High-Speed Rail Project.

Dear California High Speed Rail Authority,

Thank you for the opportunity to provide comments on the High-Speed Rail (HSR) alternatives on the San Jose to Merced Project section.

1747-629 | VTA is supportive of HSR enhancing the transit options within our region, particularly the Preferred Alternative #4. VTA looks forward to strengthening our partnership regarding the work being conducted as part of the Diridon Integrated Station Concept (DISC), and continuing collaboration regarding VTA's BART Silicon Valley (BSV) Phase II Extension to address any conflicts that may arise between these two efforts.

1747-630 | Diridon Integrated Station Concept  
While the current HSR Environmental document does not include the most up to date DISC concept layout, VTA looks forward to continued collaboration with HSR and the other DISC partner agencies to integrate all upcoming and planned projects in the Diridon station area. As both the DISC and HSR programs progress, we look forward to continuing our partnership at Diridon as it is a critical juncture for HSR, BSV, and VTA Bus and Light Rail Services..

1747-631 | BART Silicon Valley  
VTA has completed a review of the four alternatives based on the May 2019 Draft EIS/EIR Preliminary Engineering Plans and May 2019 Google Earth kmz files provided by HSR, comparing the current BSV Phase II single-bore project configuration. Particular interest has been given to where the HSR alignment and BSV alignment intersect in several places between Diridon Station and the Santa Clara Caltrain Station.

The Draft EIR/EIS is utilizing outdated information on the BSV Phase II project based on VTA's analysis of the May 2019 Google Earth files and the Preliminary Engineering Plans. There are discrepancies between HSR plans and current BSV Phase II plans at the location of the BART tunnel, Diridon BART Station, and associated infrastructure. The BART tunnel will be located under Santa Clara Street and not adjacent to it as shown in HSR plans. The Final EIR/EIS materials should reflect the currently proposed

California High Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 2 of 3

1747-631 | location of the BSV Phase II project. The correct tunnel alignment and station locations may be found in the project's 2018 Final SEIS/SEIR Volume III Appendix B: Project Plans and Profiles under the Single-Bore Alternative and the Diridon Station North Option on our website: <https://www.vta.org/projects/bart-sv/phase-ii/planning-and-environmental>.

1747-632 | The most notable item in our review was in Alternative 2. The Preliminary Engineering Plans (Book 2A Sheets 1 and 2 of 253) show series of columns proposed along the Newhall Yard and Maintenance Facility to W. Hedding Street which conflict with the BART Tunnel. This will need to be resolved if HSR proceeds with Alternative 2.

1747-633 | Along Newhall Yard there is a proposed HSR Temporary Construction Easement (TCE), identified in the Preliminary Engineering Plans in Alternatives 1, 3, and 4 that encroaches upon VTA's proposed joint maintenance road and is within 12 feet of the BART Tunnel. We request coordination in this area as the project progresses to address any potential operating or construction conflicts.

1747-634 | Additionally, VTA will be establishing both an exclusion zone and protection zone to the sides and above the BART tunnel. The exclusion zone is the closest area around the tunnel where no future improvements will be allowed, and the protection zone is an area beyond the exclusion zone where proposed future improvements must obtain prior approval from VTA. VTA looks forward to further coordination as we establish the exclusion and protection zones and as HSR identifies any proposed improvements that may fall within these zones.

1747-635 | VTA requests additional information on the columns depths that are not shown on the current plan sets (Volume 3) to confirm that there are no potential conflicts at the crossing of the BART and HSR alignments adjacent to Diridon Station as shown in Alternatives 1, 2, and 3 and the W. Hedding Street overpass as shown in Alternatives 1 and 3. VTA also requests additional depth information of the pedestrian underpass (ramps/stairs) at the College Park Caltrain Station and the HSR Substation Sta A, located between I-880 and McKendrie Street, as both of these structures are proposed above the BART tunnel. The depths of these features should clearly be shown within the Preliminary Engineering Plans in the Final EIR/EIS.

1747-636 | If there is a future plan to redesign the Santa Clara Street overpass in Alternative 4, VTA would like to coordinate with HSR to address any potential conflicts with the proposed BART tunnel. VTA has environmentally approved Construction Staging Areas (CSAs) for the Santa Clara Caltrain and Diridon Stations. The HSR alternatives show an encroachment upon these CSAs. We request early coordination at these locations to establish any mutual needs for these properties and construction management within these station areas as appropriate based on individual construction schedules as HSR's design progresses.

1747-637 | VTA Transit Service  
Additionally, HSR is using an outdated version of the VTA Bus and Light Rail operating Plan. HSR is utilizing the draft version of the New Transit Service Plan (NTSP) which VTA recently adopted. Service for NTSP started in December 2019. VTA is currently operating a Temporary emergency service network due to the ongoing pandemic. The Final EIR/EIS should reflect the NTSP. More information can be found on our website at <http://newtransitplan.vta.org/>. Please see Attachment A for additional detailed VTA comments.

3331 North First Street  
San Jose, CA 95134-1927

Administration 408-321-5555  
Customer Service 408-321-2300

Solutions that move you

# Submission 1747 (Jason Kim, Santa Clara Valley Transportation Authority, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 6C0C97CE-F21A-4368- 4B- B 012 124A4

DocuSign Envelope ID: 6C0C97CE-F21A-4368- 4B- B 012 124A4

California High Speed Rail Authority  
June 23, 2020  
Page 3 of 3

Attachment A  
VTA Detailed Comments  
6/24/2020

Thank you for the opportunity to review this project. If you have any question, please contact Jason Kim at (408) 321-7542 or [jason.kim@vta.org](mailto:jason.kim@vta.org).

Sincerely,

DocuSigned by:

*Deborah Dagang*

Deborah Dagang  
Director of Planning and Programming

CC: Jason Kim, Jill Gibson

[CHSRA15025]toCV]

1747-638

## Volume 1: Report

### Chapter 2 Alternatives

#### Page 2-42

- The VTA Bus and Light Rail information used in the document is outdated. While the historical information regarding ridership and service is correct, VTA recently updated their service plan in late 2019 the VTA New Transit Service Plan (NTSP) is still technically VTA's official service plan even though we are continually adjusting both out Bus and Light Rail operating plan due to the current pandemic. Please update any references to VTA service to reflect the VTA NTSP (<http://newtransitplan.vta.org/>), including figure 2-31.

1747-639

### Chapter 3.2 Transportation

#### Pg3.2-30

- As stated in a previous comment, VTA has recently updated its transit service plan. Please update text on page 3.2-30 to reflect this current NTSP.

## Volume 3: Preliminary Engineering Plans

### General Comments:

1747-640

- Continue coordination with HSR and VTA BSV as designs progress. Currently BSV Phase II is advancing the single bore alignment with the "north" option at Diridon Station.
- Continue coordination through the Diridon Integrated Station Concept (DISC) Plan process for Diridon Station, including Diridon Design Variant option
- Coordinate on Construction Management Plans including Construction Staging Areas (CSAs), haul routes, etc, depending on HSR's final construction schedule.
- Need additional information on column and foundation depths to confirm no conflicts

Below is a list of locations in the Preliminary Engineering Drawings where there may be conflicts with the VTA BSV alignment.

### Alternative 1:

1747-644

- Temporary Construction Easement (TCE) conflicts with joint maintenance road and gets within 12ft of BART horizontal alignment along entire length of Newhall Yard

1747-645

- Caltrain TPS#2/HSR Substation Sta A, located between I-880 and McKendrie St, is above the BART tunnel
  - Top of exclusion zone at conflict area is apprx. 40ft below surface
  - Likely need to coordinate with Caltrain

1747-646

- Columns from W Hedding Overpass located directly on tunnel



# Submission 1747 (Jason Kim, Santa Clara Valley Transportation Authority, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 6C0C97CE-F21A-4368- 4B- B 012 124A4

## Attachment A VTA Detailed Comments 6/24/2020

- 1747-647 |
  - Pedestrian Underpass for College Park Caltrain Station – immediately south of alignment crossing
    - Depth of pedestrian underpass (ramps/stairs) unknown at College Park Caltrain Station
    - Top of BART exclusion zone is approximately 50ft below surface
- 1747-648 |
  - HSR/BART alignment crossing by Diridon Station
    - HSR crosses BART alignment on elevated bridge - possible conflict with columns north of Santa Clara St below foundation (unknown depth, close to side of exclusion zone)
    - Top of exclusion zone at Santa Clara St underpass is approximately 40ft below surface
- 1747-649 |
  - HSR structures within the environmentally approved CSAs at Santa Clara and Diridon Stations

### Alternative 2:

- 1747-650 |
  - Column conflicts along Newhall Yard, all the way to W Hedding St
    - Yard is at-grade; most column foundations are approximately 10ft away, some columns conflict directly; columns have an unknown depth
- 1747-651 |
  - Same as Alt 1:
    - Caltrain TPS#2/HSR Substation Sta A, located between I-880 and McKendrie St, is above the BART tunnel
    - HSR/BART alignment crossing just north of Bellarmine College Prep
    - TCE along Stockton Ave
    - HSR/BART alignment crossing by Diridon Station
    - HSR structures within the environmentally approved CSAs at Santa Clara and Diridon Stations

### Alternative 3:

- 1747-652 |
  - Same as Alternative 1

### Alternative 4 (Preferred Alternative):

- 1747-653 |
  - BART alignment will be single bore with the north layout (in Santa Clara St) – no longer advancing south option.
- 1747-654 |
  - HSR Diridon Station plans do not show BART station plaza, have different configurations for Stover and Crandall Streets
    - Continue coordination with Caltrain / BSVII as design on both progress
- 1747-655 |
  - HSR/BART alignment crossing by Diridon Station
    - Top of exclusion zone at Santa Clara St underpass is approximately 40ft below surface
- 1747-656 |
  - Caltrain TPS#2/HSR Substation Sta A, located between I-880 and McKendrie St, is above the BART tunnel
    - Top of exclusion zone at conflict area is approx. 40ft below surface
    - Continue coordination with Caltrain / BSVII
- 1747-657 |
  - Temporary Construction Easement (TCE) conflicts with joint maintenance road and gets within 12ft of BART horizontal alignment along entire length of Newhall Yard
- 1747-658 |
  - HSR structures are located within the environmentally approved CSA at Santa Clara Station

## Response to Submission 1747 (Jason Kim, Santa Clara Valley Transportation Authority, June 23, 2020)

### 1747-629

The Authority is actively continuing to work with local agencies to develop additional information on existing and planned projects into project design. During Detailed Design Post-ROD, the Authority will coordinate to work with local agencies to refine information, identifying and evaluating all known facilities needed during future design phases.

### 1747-630

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-2: Consideration of Diridon Integrated Station Concept and the Google Development at the San Jose Diridon Station.

The comment noted DISC is not up to date.

### 1747-631

The commenter mentions that there have been updates and new information generated regarding the BART Silicon Valley Phase II project. The design in the Draft EIR/EIS shows columns that avoided direct conflicts with yard tracks based on the Newhall Yard geometry provided on March 6, 2017. The Final EIR/EIS has been updated with the new information concerning the BART Silicon Valley Phase II project. Additional coordination will occur with the agency during detailed design post-ROD to avoid conflicts with BSV Phase II.

### 1747-632

The Authority is actively continuing to work with local agencies to develop additional information on existing and planned projects into project design. During Detailed Design Post-ROD, the Authority will coordinate to work with local agencies to refine information, identifying and evaluating all known facilities needed during future design phases. Depths of columns or other features at Diridon Station, Hedding Street overpass, College Park Caltrain Station pedestrian underpass, and Traction Power Facility Substation A will be finalized during detailed design post-ROD in coordination with VTA to avoid conflicts between HSR and the BART system. As identified in Chapter 8, Preferred Alternative, Alternative 4 is the Authority's preferred alternative.

### 1747-633

The Authority is actively continuing to work with local agencies to develop additional information on existing and planned projects into project design. During Detail Design Post-ROD, the Authority will coordinate to work with local agencies to refine information, identifying and evaluating all known facilities needed during future design phases.

### 1747-634

The Authority is actively continuing to work with local agencies to develop additional information on existing and planned projects into project design. During Detailed Design Post-ROD, the Authority will coordinate to work with local agencies to refine information, identifying and evaluating all known facilities needed during future design phases.

### 1747-635

Depths of columns or other features at Diridon Station, Hedding Street overpass, College Park Caltrain Station pedestrian underpass, and Traction Power Facility Substation A will be finalized during Detailed Design Post-ROD in coordination with VTA to avoid conflicts between HSR and the BART system.

### 1747-636

The Authority is actively continuing to work with local agencies to develop additional information on existing and planned projects into project design. During Detailed Design Post-ROD, the Authority will coordinate to work with local agencies to refine information, identifying and evaluating all known facilities needed during future design phases.

### 1747-637

The comment notes VTA operates on a temporary emergency service network due to COVID-19 instead of the NTSP adopted December 2019. Please refer to Section 2.6.1.5, Planned Intercity Transit Improvements, and Figure 2-31 for information about VTA's bus and light rail operating plan. Impact TR#15 addresses effects on VTA's transit services. The analysis in the Draft EIR/EIS is considered a conservative analysis because it reflects impacts on a robust system prior to the reduced service associated with COVID-19.

## Response to Submission 1747 (Jason Kim, Santa Clara Valley Transportation Authority, June 23, 2020) - Continued

### **1747-638**

The comment notes VTA operates on a temporary emergency service network due to COVID-19 instead of the NTSP adopted December 2019 reflected in the Draft EIR/EIS. As the new service plan is temporary, HSR has provided a conservative and high estimate of project impacts.

### **1747-639**

The comment is noted and does not raise any issue with any of the conclusions of the Draft EIR/EIS. The comment noted that the Draft EIR/EIS should update its description of the existing transit service plan to reflect recent changes implemented by the Santa Clara Valley Transportation Authority. Please refer to Section 3.2.5.4, Transit, of the Draft EIR/EIS for a description of the existing transit services and facilities consistent with the time of NOP publication. As is normal, VTA and other bus providers consistently adjust their service in response to changes in demand to better serve their customers. VTA most recently updated its transit service schedule and fares on March 17, 2020, in response to the COVID 19 pandemic. Service alerts and further temporary updates to transit service are issued frequently across the transit routes that serve the project area and are expected to continuously be updated through at least the end of 2020.

### **1747-640**

The Authority is actively continuing to work with local agencies to develop additional information on existing and planned projects into project design. During Detailed Design Post-ROD, the Authority will coordinate to work with local agencies to refine information, identifying and evaluating all known facilities needed during future design phases.

### **1747-641**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-2: Consideration of Diridon Integrated Station Concept and the Google Development at the San Jose Diridon Station.

The comment noted that the DISC process is ongoing.

### **1747-642**

The Authority is actively continuing to work with local agencies to develop additional information on existing and planned projects into project design. During Detailed Design Post-ROD, the Authority will coordinate to work with local agencies to refine information, identifying and evaluating all known facilities needed during future design phases.

### **1747-643**

Column and foundation depths will be finalized as part of Detailed Design Post-ROD. The Authority will coordinate with VTA during design to ensure that there are no conflicts with the BART system.

### **1747-644**

Construction activities where the TCE is near BART facilities, including the maintenance road and horizontal alignment, will be coordinated with VTA. Currently, there is no trackwork outside of PCJPB right-of-way for the majority of the Newhall Yard. Trackwork east of the PCJPB right-of-way starts just north of Newhall Street.

### **1747-645**

Depths of foundations or other features at the Traction Power Facility Substation A will be finalized during Detailed Design Post-ROD in coordination with VTA and Caltrain to avoid conflicts between HSR and the BART and Caltrain systems.

### **1747-646**

Depths of columns or other features at the W. Hedding Street overpass will be finalized during Detailed Design Post-ROD in coordination with VTA to avoid conflicts between HSR and the BART system.

### **1747-647**

Depths of column, foundations, or other features at the College Park Caltrain Station pedestrian crossing will be finalized during Detailed Design Post-ROD in coordination with VTA to avoid conflicts between HSR and the BART system.

## Response to Submission 1747 (Jason Kim, Santa Clara Valley Transportation Authority, June 23, 2020) - Continued

### 1747-648

Depths of column, foundations, or other features at Diridon Station will be finalized during Detailed Design Post-ROD in coordination with VTA to avoid conflicts between HSR and the BART system.

### 1747-649

Permanent station features and temporary construction facilities at Diridon Station will be coordinated with VTA during Detailed Design Post-ROD to avoid conflicts with BSV Phase II's CSAs.

### 1747-650

Columns avoided direct conflicts with yard tracks based on the Newhall Yard geometry provided on March 6, 2017. Additional coordination will be done during Detailed Design Post-ROD to avoid conflicts with the Newhall Yard.

### 1747-651

Permanent features (e.g., columns and foundations) and/or temporary construction at Traction Power Facility Substation A, the alignment crossing north of Bellarmine College Preparatory, TCE along Stockton Avenue, and Diridon Station will be finalized during Detailed Design Post-ROD in coordination with VTA to avoid conflicts between HSR and the BART system during construction and operation.

### 1747-652

Between Scott Avenue and Tamien Station, Alternative 3 is the same as Alternative 2. Permanent features (e.g., columns and foundations) and/or temporary construction at Traction Power Facility Substation A, the alignment crossing north of Bellarmine College Preparatory, TCE along Stockton Avenue, and Diridon Station will be finalized during Detailed Design Post-ROD in coordination with VTA to avoid conflicts between HSR and the BART system during construction and operation.

### 1747-653

The Authority is actively continuing to work with local agencies to develop additional information on existing and planned projects into project design. During Detailed Design Post-ROD, the Authority will coordinate to work with local agencies to refine information, identifying and evaluating all known facilities needed during future design phases.

### 1747-654

The Authority is actively continuing to work with local agencies to develop additional information on existing and planned projects into project design. During Detailed Design Post-ROD, the Authority will coordinate to work with local agencies to refine information, identifying and evaluating all known facilities needed during future design phases.

### 1747-655

The Authority is actively continuing to work with local agencies to develop additional information on existing and planned projects into project design. During Detailed Design Post-ROD, the Authority will coordinate to work with local agencies to refine information, identifying and evaluating all known facilities needed during future design phases.

### 1747-656

The Authority is actively continuing to work with local agencies to develop additional information on existing and planned projects into project design. During Detailed Design Post-ROD, the Authority will coordinate to work with local agencies to refine information, identifying and evaluating all known facilities needed during future design phases.

### 1747-657

Construction activities where the TCE is near BART facilities, including the maintenance road and horizontal alignment, will be coordinated with VTA. Currently, there is no trackwork outside the PCJPB right-of-way for the majority of the Newhall Yard. Trackwork east of the PCJPB right-of-way starts just north of Newhall Street.



## Response to Submission 1747 (Jason Kim, Santa Clara Valley Transportation Authority, June 23, 2020) - Continued

### 1747-658

Permanent station features and temporary construction facilities at Diridon Station will be coordinated with VTA during Detailed Design Post-ROD to avoid conflicts with BSV Phase II's CSAs.

# Submission 1663 (Rita Khosla, Santa Clara Valley Water District, June 23, 2020)

DocuSign Envelope ID: 5D 592FF-CE9E-41A8-AA44-13DD50D94CF6

DocuSign Envelope ID: 5D 592FF-CE9E-41A8-AA44-13DD50D94CF6



Clean Water • Healthy Environment • Flood Protection

California High-Speed Rail Authority  
Page 2  
June 23, 2020

File: 32244  
Various

June 23, 2020

California High-Speed Rail Authority  
Northern California Regional Office  
Attn: Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113

Subject: San Jose to Merced Project Section: Draft EIR/EIS

Dear California High-Speed Rail Authority:

The Santa Clara Valley Water District (Valley Water) has reviewed the San Jose to Merced Project Section: Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (DEIR/DEIS) for the California High Speed Rail Project (Project). Valley Water is a special district with jurisdiction throughout Santa Clara County. Valley Water acts as the county's groundwater management agency, principal water resources manager, flood protection agency and is the steward for its watersheds, streams and creeks, and underground aquifers.

This letter transmits comments that focus on the areas of interest and expertise of Valley Water.

## General Comments:

### **Water Supply**

Valley Water is concerned that the DEIR does not adequately evaluate potential project impacts related to water supply, including effects of dewatering and reduced natural recharge as described below and further detailed in specific comments.

1663-2060 Impact HYD#9 describes dewatering and subsurface structures that could impact both water supply and water quality, and the DEIR notes that "Local groundwater management agencies and the RWQCBs would review the project design plans to determine whether the project would affect the groundwater basin, existing remedial operations, and downstream water resources". While Valley Water agrees this coordination is needed, Valley Water believes the Authority should conduct the preliminary analysis of potential impacts based on project design plans, for review by groundwater management agencies and RWQCBs.

1663-2061 Many of the project alternatives will create impervious surface areas or decrease natural recharge in other ways. Valley Water is concerned that the DEIR does not provide a sufficient analysis of the impact the project will have on recharge. This is of particular concern in the Coyote Valley and Llagas Subbasin, which are less developed and are highly dependent on local groundwater supplies. See several of the specific comments below that support this comment.

1663-2062 **Groundwater Quality**  
The majority of the project alignment in the Santa Clara and Llagas subbasins overlies aquifers that supply 100% of the drinking water for the local community. Therefore, protection of groundwater quality

5750 Almaden Expressway, San Jose, CA 95118-3686 | (408) 265-2600 | [www.valleywater.org](http://www.valleywater.org)



1663-2062

is a significant concern for the project. The DEIR should provide a detailed analysis of the potential impacts and additional studies that should be performed. The analysis of impacts on groundwater quality should include both permanent and temporary impacts due to tunnel construction, dewatering, and operational impacts.

1663-2063

### **Wells**

The project is likely to impact both public and private wells. These impacts may include direct impacts to those wells located in the immediate vicinity of the alignment and temporary or permanent indirect impacts to other nearby wells due to dewatering or other project related activities. While the DEIR focuses on public water wells, there are many privately-owned domestic, agricultural, and industrial wells that also need to be considered, especially since the project area includes communities that rely almost entirely on groundwater. A detailed analysis should be completed of the potential impacts on any water supply wells within the project area, not just the wells that may need to be re-located.

1663-2064

Due to the long agricultural history of the Santa Clara and Llagas subbasins, and subsequent land development, there are likely many abandoned wells. While some of these abandoned wells may have been sealed prior to well permitting requirements, many have open casings and may be discovered during construction. It is not uncommon for these wells to have significant artesian flow, which may impact dewatering and construction activities. If encountered, abandoned wells must be properly destroyed, with related work permitted by Valley Water.

1663-2065

### **Data Analysis and Regulatory Agency Review**

Valley Water has decades worth of water level and quality data in the Santa Clara and Llagas subbasins that would be beneficial to the analyses that should be completed. Valley Water would be happy to work with the project team to share the necessary information to help achieve a successful project that also helps to protect the groundwater supply and quality.

1663-2066

### **Impact to Valley Water's Watersheds Operations and Maintenance**

Valley Water prefers alternatives that do not require creek crossings. In general, the Project should not negatively impact Valley Water creeks and watersheds nor Valley Water's ability to conduct operations and maintenance activities along creeks and other watershed assets over which Valley Water has responsibility.

1663-2067

This project should not induce encouragement of encampments in creeks (e.g. bridge crossings over creeks and waterways). If anticipated, the project should determine methods for discouraging such activity.

### Specific Comments:

1663-2068

**Volume 1, Fact Sheet, Page 5, Permits, Approvals, and Consultations:** Local approvals should be listed. Valley Water's Water Resources Protection Ordinance require that a Valley Water encroachment permit be obtained prior to any modification of or encroachment onto a Valley Water facility. Valley Water is a Responsible Agency under the California Environmental Quality Act when the project requires permitting under the Water Resources Protection Ordinance. All four alternatives involve a modification of at least one Valley Water facility. Additionally, Valley Water is a local agency partner with the United States Army Corps of Engineers, the United States Department of Agriculture, Natural Resource Conservation Service (NRCS) and the United States Bureau of Reclamation for flood protection and water supply projects which will be affected by all four alternatives. Please note that NRCS approvals are required for any modifications to the PL-566 constructed channels, including Llagas Creek and West Branch Llagas Creek, not just for Alternative 3 impacts to Llagas Creek in Gilroy (this should also be corrected on Page 2-157 in Chapter 2).

## Submission 1663 (Rita Khosla, Santa Clara Valley Water District, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 5D 592FF-CE9E-41A8-AA44-13DD50D94CF6

California High-Speed Rail Authority  
Page 3  
June 23, 2020

DocuSign Envelope ID: 5D 592FF-CE9E-41A8-AA44-13DD50D94CF6

California High-Speed Rail Authority  
Page 4  
June 23, 2020

1663-2068	Additionally, the local floodplain administrators within each community participating in the National Flood Insurance Program must approve modifications to the Federal Emergency Management Agency floodplains regulated in each community.	1663-2074	Management Plan. However, this paragraph omits that Department of Water Resources (DWR) approved the Valley Water's GWMP as an Alternative to a GSP for the Santa Clara and Llagas subbasin in 2019. Valley Water suggests adding this information about the approval as an Alternative.
1663-2069	<b>Page 3.6-50 and 3.6-51, Impact PUE #1: Planned and Accidental Temporary Interruption of Utility Service</b> —This section refers to utility impacts identified in Appendix 3.6-A. Valley Water provides wholesale water supply to Santa Clara County. Appendix 3.6-A is missing some Valley Water facilities, including the Central Pipeline in the Diridon Station approach segment and the Pacheco Conduit (also a US Bureau of Reclamation Facility) in the Pacheco Pass segment. As a water wholesaler, Valley Water's pipeline infrastructure is much different than that of a water retailer. Valley Water pipelines are very large diameter pipelines which bring water to and from major water treatment plant and storage facilities serving all of Santa Clara County. Relocating or shutting down any Valley Water facilities is a major endeavor which requires advance planning because shut downs have the potential to impact service or supply to large areas of the county, not isolated service areas or neighborhoods, particularly if shutdowns occur during peak water demand. Additionally, due to the large diameter infrastructure involved, construction complexity (including limited availability of materials) and site disturbance is much greater than that associated with water retail service utilities. A discussion of impacts to Valley Water's water supply infrastructure and service due to planned and accidental temporary service interruptions should be included and appropriate mitigation provided.	1663-2075	<b>Page 3.8-10, first sentence:</b> The text states "The Authority is not required to comply with local land use and zoning regulations..." Please provide the background reference to the California Codes supporting this statement and clarify if the Authority does not have to comply with any local regulations, including flood plain management regulations required by FEMA for communities participating in the NFIP or with ordinances such as Valley Water's Water Resources Protection Ordinance.
1663-2070	<b>Page 3.6-55 thru 3.6-58, Impacts PUE #3: Reduced Access to Existing Utilities in the HSR Right-of-Way and Impact PUE #4: Existing Major Utilities Requiring Relocation or Removal</b> —As mentioned in comments for Impact PUE #1, Valley Water's infrastructure is much different than water retailer infrastructure. Pipeline failures on Valley Water facilities may be catastrophic due to their large diameter and potential for high pressure. Access to our pipeline infrastructure must be maintained and access to our facilities must not be impeded. Shutdowns to any Valley Water conveyance facility has the potential to impact water supply availability to large portions of Santa Clara County. Additionally, due to the close proximity of the water treatment plants, storage facilities and/or source of supply, these facilities cannot be relocated outside of High Speed Rail right of way since all alternatives require crossing Valley Water water supply facilities. Please amend this discussion to include impacts to Valley Water facilities and provide appropriate mitigation for those impacts.	1663-2076	<b>Table 3.8-8:</b> In this table, please revise the Santa Clara and Llagas Area subbasins area with the latest DWR Basin boundary areas. The Santa Clara and Llagas subbasin areas are 189,564.6 and 47,371.4 acres as of DWR Basin modification date of 06/30/2016 and 06/27/2016, respectively. This information is available on the DWR Bulletin 118 CA groundwater basin GIS coverage at: <a href="https://water.ca.gov/Programs/Groundwater-Management/Bulletin-118">https://water.ca.gov/Programs/Groundwater-Management/Bulletin-118</a> .
1663-2071	<b>Page 3.6-88, Section 3.6.7, PUE-MM#1 first paragraph:</b> The first sentence states "...the contractor would construct percolation ponds on existing SCRWA-owned agricultural land adjacent to the existing percolation ponds or on other land owned or acquired by the SCRWA to replace the net percolation capacity of the percolation ponds taken by project construction". Moving these ponds require significant study and review and approval by the groundwater management agency and Regional Water Board for potential impacts on groundwater quality and nearby well owners.	1663-2077	<b>Page 3.8-15, Table 3.8-3 Summary of Data Sources:</b> Under the groundwater section in this report, Santa Clara Valley Water District (Valley Water) 2016 GWMP is listed as one of the groundwater data sources. Valley Water recommends in addition to this list of data sources Valley Water's Annual Groundwater Report ( <a href="https://www.valleywater.org/your-water/where-your-water-comes-from/groundwater/groundwater-quality">https://www.valleywater.org/your-water/where-your-water-comes-from/groundwater/groundwater-quality</a> ), which is an important groundwater data source and includes all the most current groundwater data for each calendar year. See general comment.
1663-2072	<b>Page 3.8-6, Rivers and Harbors Act of 1899 (33 U.S.C. § 401 et seq.):</b> This section should include Valley Water's role in the approval process as the local sponsor with operation and maintenance responsibilities over Guadalupe River and Llagas Creek.	1663-2078	<b>Page 3.8-29, first paragraph:</b> Similar to the unconfined area in Llagas Area, a number of percolation ponds and in-stream managed (artificial) recharge facilities also exist in the unconfined area of the Santa Clara Subbasin. Please consider making these additions to this paragraph.
1663-2073	<b>Page 3.8-6, Watershed Protection and Flood Prevention Act (16 U.S.C. 1001 et seq.):</b> This section should be revised to include West Branch Llagas Creek as a NRCS facility constructed as part of PL-566, along with Llagas Creek in Gilroy. The other three alternatives will impact the portion of West Branch Llagas Creek improved under PL-566.	1663-2079	<b>Page 3.8-29, under the Llagas Area Subbasin:</b> That following statement is not entirely correct "The Llagas Area subbasin is in the southern portion of Coyote Valley that drains toward Monterey Bay." The Llagas area subbasin is not in the Coyote Valley, but it does drain toward Monterey Bay. Valley Water suggests revising the sentence as follows: "The Llagas Area subbasin is located south of the Coyote Valley and drains toward Monterey Bay."
1663-2074	<b>Page 3.8-8:</b> The second paragraph correctly states that SCVWD (now known as Valley Water) is the designated GSA for Santa Clara and Llagas subbasins and references the 2016 Groundwater	1663-2080	Valley Water also suggests adding text about confining layers and artesian conditions within portions of the Santa Clara Subbasin. As noted previously, abandoned wells may be encountered during excavation, which can produce very high flow rates and need to be properly destroyed.
		1663-2081	<b>Page 3.8-29, under the Hollister Area Subbasin:</b> Please note the recent name change of the Hollister Subbasin to the North San Benito Subbasin (3-003.05) due to a basin boundary modification approved by DWR that consolidated the Hollister Area and Bolsa subbasins, along with several others outside the project area. See the DWR SGMA Basin Prioritization dashboard. We suggest that the DEIR be updated to reflect the current basin name and boundary throughout.
			<b>Table 3.8-9:</b> In this table, please include a geologic unit for alluvium and corresponding groundwater conditions.

# Submission 1663 (Rita Khosla, Santa Clara Valley Water District, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 5D 592FF-CE9E-41A8-AA44-13DD50D94CF6

California High-Speed Rail Authority  
Page 5  
June 23, 2020

- 1663-2082 | **Table 3.8-11:** In the Llagas area, groundwater is the existing and sole drinking water supply source and also supplies more than 95% of all beneficial uses. It is not clear what is the distinction between existing and suitable. Please consider adding clarifying text about the meaning of "suitable".
- 1663-2083 | **Page 3.8-33, section titled Municipal Water Supply, first paragraph, first sentence:** Valley Water (formerly known as SCVWD) manages the Santa Clara and Llagas groundwater subbasins to provide water supply for all beneficial uses and is not limited to municipal water supply. Valley Water suggests revising this sentence.
- 1663-2084 | **Page 3.8-36, Table 3.8-14 Hydraulic Conditions of Existing Bridges and Overbank Areas in the Project Footprint:** This table has a footnote referencing certain existing flood zone information is actually based on future conditions after completion of the Upper Llagas Creek Flood Protection project. While in relation to the current timeline for High Speed Rail construction and in consideration that Phase 1 of the Upper Llagas Creek Flood Protection Project is under construction, this evaluation may be considered reasonable for those watercourses whose flood zones will change upon completion of Phase 1. However, some or all of the Upper Llagas Creek Flood Protection watercourses will not provide flood protection benefits or have their flood zones modified until completion of the entire Upper Llagas Creek Flood Protection Project, which is currently not fully funded or authorized yet, and a LOMR or Physical Map Revision is filed and accepted by FEMA. Therefore, it is possible that the existing condition at the time when High Speed Rail construction begins that the existing condition flood zones and flood conditions will be as they currently exist without the Upper Llagas Creek Flood Protection Project.
- 1663-2085 | **Page 3.8-46, Impact HYD#2: Permanent Impacts on Drainage Patterns and Stormwater Runoff during Construction:** The discussion should include possible changes to floodplains or flood patterns due to the wildlife crossings in areas where there is currently no path for flood flows to cross existing railroad embankments. HYD-IAMF#2 does not discuss the potential for the Project, including wildlife crossings, to induce flooding where there is currently no floodplain and provide appropriate mitigation measures to ensure existing floodplains are not expanded. Additionally, allowing up to 1 foot of flooding in areas where existing structures may have first floor elevations at the existing base flood elevation may subject those structures to flooding they otherwise may not have incurred. This section should also clarify the intent to evaluate the capacity of the receiving stormwater drainage systems. Many municipal stormwater drainage systems are designed to handle a 10-year event. These municipal stormwater drainage systems then discharge into surface waters, such as streams and creeks, which may have a different capacity. Valley Water's flood protection purview covers the receiving streams and creeks, and the Project should ensure that changes in runoff timing or quantity do not increase 100-year flows or runoff volume in receiving streams and creeks or exceed the existing capacity of receiving streams and creeks.
- 1663-2086 | **Section Impact HYD#8 – Temporary Impacts on Groundwater Quality and Volume during Construction, starting on page 3.8-72:** The document states that "...most excavations that may require dewatering would be widely spaced throughout the project corridor and relatively shallow such that dewatering large volumes of groundwater is generally not anticipated. Additionally, the impacts of dewatering would be temporary..." Shallow groundwater occurs in portions of the Santa Clara Subbasin, especially in downtown San Jose. Depending on the location, dewatering could be required permanently or frequently, and with large volume. For example, CalTrans has essentially permanent dewatering at various locations in San Jose because of the shallow groundwater. Shallow groundwater is also known to occur in the Coyote Valley and Llagas Subbasin. Valley Water recommends that a more detailed analysis of dewatering be conducted, including estimating dewatering volumes/durations and evaluating related impacts, including those on nearby wells.

DocuSign Envelope ID: 5D 592FF-CE9E-41A8-AA44-13DD50D94CF6

California High-Speed Rail Authority  
Page 6  
June 23, 2020

- 1663-2087 | **Page 3.8-73, Section Impact HYD#8 – Temporary Impacts on Groundwater Quality and Volume during Construction, first complete paragraph of the page:** This paragraph describes treating water if it would substantially affect surface water quality. However, what would be done to treat groundwater that is contaminated with the commingled construction material, particularly if that groundwater does not affect surface water quality? This section does not adequately describe treating contaminated groundwater and we suggest adding additional clarification.
- 1663-2088 | **Page 3.8-73, Section Impact HYD#8 – Temporary Impacts on Groundwater Quality and Volume during Construction, second complete paragraph of the page:** This paragraph describes potential impacts on public drinking water supply wells, but neglects to mention the potential affect or remedy on the many domestic and agricultural wells in the project path. This paragraph also describes "...or permanently relocated..." public supply wells. Valley Water's concern is that relocating either public drinking water supply wells or domestic and agricultural wells could be very problematic in terms of finding suitable replacement locations and the considerable cost and potential reduction in water supply at the new locations. This specific comment supports Valley Water's general concerns above about wells.
- 1663-2089 | **Page 3.8-73, Section Impact HYD#8 – Temporary Impacts on Groundwater Quality and Volume during Construction, third complete paragraph of the page:** The statement "...the contractor would remediate known subsurface contamination in the project footprint that would be encountered by construction activity" does not seem realistic given the complexity and long time periods that may be required to remediate known contaminated groundwater sites.
- 1663-2090 | **Page 3.8-74, Section Impact HYD#8 – Temporary Impacts on Groundwater Quality and Volume during Construction, third complete paragraph of the page:** This paragraph describes a potential method of managing construction effects on groundwater by reinjecting collected tunnel inflows back into local aquifers. Any potential reinjection should be discussed with groundwater management agencies, RWQCBs, and others to ensure adequate groundwater protection.
- 1663-2091 | **Page 3.8-76, Table 3.8-23:** Valley Water notes some large increases in impervious surface in this table, especially for the Santa Clara and Llagas subbasins. As stated in the major comments, Valley Water has concerns that the large increases in impervious surfaces could have a substantial reduction to natural recharge, particularly in groundwater dependent areas. In particular, how much area in the Coyote Valley would be impacted? See general comments above.
- 1663-2092 | **Page 3.8-76, first complete paragraph:** The phrase "...providing managed groundwater recharge services for the Llagas Area subbasin" is not correct. These ponds are permitted discharge locations for the wastewater treatment plant and are not managed recharge facilities. Additionally, these ponds overlie a confining layer. Valley Water suggests correcting this text.
- 1663-2093 | **Page 3.8-76, first complete paragraph:** The sentence states "...a reduction in treatment capacity of the plant could potentially reduce the availability of recycled water, resulting in increased groundwater pumping in the Llagas Area groundwater subbasin." Valley Water suggests adding text to estimate the approximate magnitude of increased groundwater pumping that would occur.
- 1663-2094 | **Page 3.8-76, first complete paragraph:** The sentence states "...Alternative 1 and 2, these alternatives would impede sustainable management of the Llagas Area groundwater subbasin." The current percolation ponds overlie a confining unit and do not provide recharge to deeper, principal aquifers.
- 1663-2095 | **Page 3.8-77, first paragraph:** The EIR states "...the total area of impervious surfaces that would be built in recharge zones is minimal compared to the overall groundwater recharge zones." What is the



## Submission 1663 (Rita Khosla, Santa Clara Valley Water District, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 5D 592FF-CE9E-41A8-AA44-13DD50D94CF6

California High-Speed Rail Authority  
Page 7  
June 23, 2020

- 1663-2095 | estimated percentage of reduction in the recharge zone? See the general comment above about water supply. Valley Water is concerned about incremental losses of natural recharge due to the cumulative effects of development in groundwater recharge areas.
- 1663-2096 | **Page 3.8-77, second complete paragraph:** The EIR states "...longitudinal earthen drainage ditches along at-grade and embankment profiles would provide additional opportunities for groundwater recharge." These drainage ditches should be designed to minimize the potential for pollutants to infiltrate to groundwater and have a negative effect on groundwater quality.
- 1663-2097 | **Page 3.8-77, third complete paragraph:** The EIR states: "The project would require the construction of subsurface structures that would permanently obstruct or impede groundwater flow..." but notes that "impacts from shallow subsurface structures are anticipated to be minimal." However, the EIR does not provide any analysis to support this. Valley Water believes the Authority needs to conduct additional study to evaluate if the depth or area of these subsurface structures would affect groundwater flow and potentially negatively impact public supply or agricultural wells or groundwater flow to streams or other groundwater dependent ecosystems. This specific comment supports our general comments above.
- 1663-2098 | **Page 3.8-78, first complete paragraph:** The DEIR states: "All four alternatives would require the protection of public drinking water supply wells during construction, as described in Impact HYD#8, and potentially the relocation of public drinking water supply wells." Given the high density of private wells in many project areas, this needs to be expanded to include the protection of privately owned wells used for domestic, agricultural, or industrial uses.
- 1663-2099 | **Page 3.8-79, first complete paragraph:** The DEIR states: "Prior to construction, the contractor would prepare a technical memorandum describing how construction activities would be coordinated with public utility providers, such as drinking water suppliers, to avoid or minimize service interruptions (PUE-IAMF#4)." The DEIR and the memo referenced should also address privately owned wells.
- 1663-2100 | **Page 3.8-80, first two bullets under the section Statement of Incomplete of Unavailable Information Regarding Tunneling Effects:** It appears that some of the tunneling would occur within lands overlying the Santa Clara and Llagas subbasins. If so, Valley Water has a lot of available data about aquifer conditions and existing hydrology information that may facilitate related analysis. This specific comment supports Valley Water's general comments above.
- 1663-2101 | **Page 3.8-82, Table 3.8-25:** This table is missing unconsolidated sediments. What is the expectation of groundwater conditions in the unconsolidated sediments? Valley Water recommend adding this to the table.
- 1663-2102 | **Page 3.8-90, first complete paragraph under the section Monitoring and Adjustment in Tunnel Design and Construction Methods:** The subsurface investigations and modeling described in this paragraph should be reviewed by groundwater management agencies. Valley Water has a lot of data and models that may support this effort. See general comments.
- 1663-2103 | **Page 3.8-90, first complete paragraph under the section Effect Evaluation Using Theoretical Approaches:** The DEIR states "...it is expected that the proposed HSR tunnel construction is likely to affect groundwater and surface water resources within a maximum distance of approximately 1 mile from the tunnel alignments. ...with the most effects occurring within 0.25 to 0.5 mile of the tunnel alignment...". Even with a radius of 0.25 to 0.5 mile, this could affect a lot of wells (potentially on the order of hundreds), especially in the Coyote Valley and Llagas Subbasin, and requires further evaluation. This specific comment supports Valley Water's general comments above about wells.

DocuSign Envelope ID: 5D 592FF-CE9E-41A8-AA44-13DD50D94CF6

California High-Speed Rail Authority  
Page 8  
June 23, 2020

- 1663-2104 | **Page 3.8-91, Table 3.8-28:** Under Tunnel 1 (first row of the table), the Relative Risk of Effect is currently listed as 'Low'. The risk to privately owned wells (typically shallower and of much lower yield) could be more significant, even in areas with lower potential for inflow. Therefore, Valley Water suggests considering a higher ranking than 'low'.
- 1663-2105 | **Page 3.8-92, Figure 3.8-12:** It is difficult to see where the groundwater RSA is on this map and if it is correctly drawn. Valley Water suggests zooming this figure out to better see the groundwater RSA.
- 1663-2106 | **Page 3.8-99, last paragraph on the page:** This paragraph makes a statement about using stormwater treatment BMPs "...that reduce the quantity and improve the quality of stormwater runoff before runoff is discharged into a surface waterbody, where it would percolate into the groundwater table." To ensure that the stormwater is not contaminating the groundwater quality, the project should implement approved stormwater BMPs that address the protection of groundwater quality.
- 1663-2107 | **Page 3.8-102, HYD #15 Permanent Impacts on Floodplain Hydraulics During Construction and Table 3.8-29:** In accordance with the NFIP, a permit is required for all proposed construction or other development in the community...so that it may determine whether such construction or other development is proposed within floodprone areas. The NFIP defines "Development" as any man-made change to improved or unimproved real estate, including but not limited to buildings or other structures, mining, dredging, filling, grading, paving, excavation or drilling operations or storage of equipment or materials. This section should include discussion of all aspects of the Project that will entail "Development" as defined by the NFIP in a floodprone area, not just within watercourses subject to flooding and then identify the impact of those developments to the floodprone areas, especially FEMA flood hazard areas and floodways.
- 1663-2108 | **Page 3.8-104:** The text states "Phase 2 of the PL-556 is planned to be advertised in mid-2020." However, there is currently a funding shortfall to complete Phase 2. Valley Water has plans to construct portions of Phase 2, but until additional funding is identified, projected completion of the entirety of Phase 2 is uncertain.
- 1663-2109 | **Page 3.8-113 and 3.8-114, Table 3.8-30 Specific Design Elements that would Minimize Permanent Floodplain Impacts:** Most of the mitigation identified in this table states that fill and cut in the floodplain will be balanced. This strategy may be valid for balancing flood plain storage volumes, but may not necessarily mitigate for adverse impacts to the floodplain or floodway resulting in increased water surface elevations, increases in the lateral extent of the floodplain or increases in the frequency of flooding (i.e. for example, increased runoff from the Project causes a 10-year flood to increase in severity from 200 cfs to 300 cfs). Refined hydraulic analysis must be performed when Project grading and infrastructure plans are refined to ensure there are no adverse impacts to the floodplain.
- 1663-2110 | **Page 3.8-115 and Table 3.8-31:** The text must be modified to include West Branch Llagas Creek as a PL-566 constructed channel that will require NRCS and Valley Water approval for modifications under Alternatives 1, 2 and 4. Any appropriate mitigation measures should be included, similar to those identified for the projects requiring Section 408 approval from the US Army Corps of Engineers.
- 1663-2111 | **Page 3.8-119:** Valley Water is pleased to read this statement that the GAMMP would be submitted and reviewed by various federal, state, and local agencies, including Valley Water. However, please note that in other sections of the DEIR, a similar statement is made, but does not include Santa Clara Valley Water District (Valley Water). For example, in section 3.7, under the Mitigation Measure BIO-MM#9, on page 3.7-138, Valley Water is not included as one of the listed agencies that the Authority would submit the GAMMP. Please add Valley Water to the list on page 3.7-138.

## Submission 1663 (Rita Khosla, Santa Clara Valley Water District, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 5D 592FF-CE9E-41A8-AA44-13DD50D94CF6

California High-Speed Rail Authority  
Page 9  
June 23, 2020

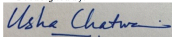
1663-2112

**Page 3.8-120, Baseline Inventory and Monitoring of Groundwater and Surface Water Resources:**  
As mentioned previously, Valley Water has extensive information on groundwater resources (as well as surface water). Valley Water suggests that the Authority consult with groundwater management agencies, such as Valley Water, to take advantage of existing information and data for this baseline inventory. See general comments.

We appreciate the opportunity to comment on the DEIR. Please provide a copy of the Final Environmental Impact Report (FEIR) to Valley Water when available.

If you have any questions, please contact Ms. Yvonne Arroyo at (408) 630-2319 or Mr. Kevin Thai at (408) 630-3157.

Sincerely,

DocuSigned by:  


Usha Chatwani, P.E.  
Community Projects Review Unit Manager  
Community Projects Review Unit

cc: U. Chatwani, N. Nguyen, R. Blank, V. Gin, L. Bankosh, V. De La Piedra, D. Mody, T. Sexauer,  
Y. Arroyo, C. Haggerty, K. Thai, File

## Response to Submission 1663 (Rita Khosla, Santa Clara Valley Water District, June 23, 2020)

### 1663-2060

The analysis in the Draft EIR/EIS was based on a preliminary level of design that was only sufficient to understand the basic elements of the project. The specific locations requiring permanent dewatering would be determined by the design-build contractor during final design after the geotechnical investigation has been performed. As stated in Impact HYD#9, subsurface structures would be waterproofed to prevent the intrusion of groundwater, thereby minimizing the potential need for permanent dewatering operations. If required, permanent subsurface installations that could require dewatering are anticipated to be relatively shallow, such that if any groundwater were to leak into the structure dewatering would not substantially lower groundwater levels and groundwater supply wells would not experience reduced productivity. Furthermore, GEO-IAMF#1 would require the preparation of a construction management plan that would describe the methods by which the contractor would control groundwater withdrawal, including in areas with high groundwater levels, and GEO-IAMF#10 would require the contractor to prepare a memorandum describing how Caltrans' Field Guide to Construction Dewatering, which has a goal of minimizing water quality effects, has been incorporated into the project; refer to Section 3.9, Geology, Soils, Seismicity and Paleontological Resources, for more information on how these IAMFs may be applied to the project. While the Authority understands Valley Water's concerns about potential impacts on water supply and water quality from permanent dewatering operations, the Authority has provided preliminary qualitative analysis of project impacts on groundwater resources, including flow, water supply, and water quality from dewatering and subsurface installations, considering the commitments described above (i.e., waterproofing structures and minimizing groundwater withdrawal).

### 1663-2061

The Authority appreciates Valley Water's comments on the Draft EIR/EIS. Valley Water provided specific comments regarding groundwater recharge. Each of these specific comments is addressed below.

### 1663-2062

The Authority understands that the Santa Clara and Llagas Area subbasins supply the drinking water for thousands of residents within Santa Clara County, and the Authority is committed to protecting this drinking water supply during construction and long-term operation of the HSR system. The Authority has provided an analysis of project impacts on groundwater quality based on the preliminary (15%) design, which was sufficient to identify basic project features as well as avoidance, minimization, and mitigation measures. This analysis was completed in accordance with the requirements of CEQA and NEPA, and the Authority does not provide further analysis on these topics in the Final EIR/EIS. However, the Authority acknowledges that construction of the proposed tunnels has the potential to affect groundwater levels and water pollution (refer to Impact HYD#4 and Impact HYD#10). As a result, the Authority developed HYD-MM#1 that would address impacts on groundwater levels associated with tunneling. This mitigation measure would also avoid potential impacts on groundwater quality by requiring treatment of all groundwater inflows into the tunnel before this water is discharged into a creek where it could then percolate into aquifers. Additionally, please refer to the following IAMFs in Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features, that have been incorporated into the project and would protect groundwater quality during construction and operations: HYD-IAMF#1, HYD-IAMF#3, HYD-IAMF#4, HYD-IAMF#5, GEO-IAMF#1, GEO-IAMF#5, HMW-IAMF#1, HMW-IAMF#4, HMW-IAMF#6, HMW-IAMF#7, HMW-IAMF#8, HMW-IAMF#9, and HMW-IAMF#10. These IAMFs are considered to be part of the project, and they would avoid or minimize substantial impacts on groundwater resources.

## Response to Submission 1663 (Rita Khosla, Santa Clara Valley Water District, June 23, 2020) - Continued

### 1663-2063

The specific locations requiring both temporary and permanent dewatering would be determined by the design-build contractor during final design. During the final design phase, a geotechnical investigation would be conducted to, in part, identify groundwater levels and the specific locations that require dewatering. The geotechnical investigation would also provide information necessary to evaluate potential depths, durations, and volumes of dewatering necessary to construct and operate the project, which are the types of information needed to perform the detailed analysis that Valley Water is requesting. However, the Authority is committed to constructing and operating a project that avoids or minimizes impacts on existing water supply infrastructure. To that end, the Authority would waterproof subsurface installations and control and minimize groundwater withdrawal during and after construction to minimize the potential for the project to reduce groundwater levels. These features of project construction would avoid affecting water supply wells outside the project footprint, with the exception of tunneling activities for which mitigation on water supply wells would be provided by HYD-MM#1. Aside from certain project elements like viaduct foundations and the proposed tunnels, dewatering is expected to be done at relatively shallow depths typical of conventional construction projects. Considering that water supply wells typically extract groundwater from deeper aquifers, often several hundred feet below the ground surface, dewatering is not expected to affect water supply wells outside of the project footprint. Additional qualitative analysis regarding permanent impacts on groundwater conditions as a result of the project was added to Impact HYD#9 in the Final EIR/EIS.

### 1663-2064

If discovered during construction, the Authority would coordinate with Valley Water regarding the proper destruction of abandoned wells.

### 1663-2065

The Authority is pleased to hear that Valley Water is committed to protecting groundwater resources within Santa Clara County. The Authority is also committed to maintaining a positive working relationship with Valley Water and is looking forward to continuing to work with Valley Water during the final design. As stated in the responses to SJM-1663, comment 2060; SJM-1663, comment 2062; and SJM-1663, comment 2063, the Authority has provided an analysis of project impacts on groundwater supply and groundwater quality based on the preliminary (15%) design that was sufficient to identify basic project features as well as avoidance, minimization, and mitigation measures. This analysis was completed in accordance with the requirements of CEQA and NEPA, and the Authority does not provide further analysis on these topics in the Final EIR/EIS.

### 1663-2066

While the Authority understands Valley Water's desire to protect creeks, watershed assets, and operational activities, it would likely be impractical for the Authority to develop a design alternative that entirely avoids creeks while adhering to the statutory requirement to utilize existing transportation corridors for the project alignment as much as feasible. Furthermore, it would be financially infeasible to elevate the entire project corridor on aerial structures to avoid modifying existing or constructing new creek crossings within Valley Water's jurisdiction. However, in accordance with CEQA, NEPA, and the CWA, the Authority has evaluated all potential design alternatives and has selected a LEDPA that minimizes impacts on aquatic resources, including creeks within the jurisdiction of Valley Water. Where applicable, the Authority will coordinate with Valley Water to ensure the project does not substantially interfere with existing O&M activities for assets over which Valley Water has responsibility.



## Response to Submission 1663 (Rita Khosla, Santa Clara Valley Water District, June 23, 2020) - Continued

### **1663-2067**

The comment notes that the project should not encourage encampments in creeks. Section 3.11, Safety and Security, discusses potential impacts on criminal and terrorist activity. While the section does not specifically discuss risks from homeless encampments, it does analyze risks from criminal activity such as trespassing. As noted on the Wildlife Crossing Detail Sheets (GE-C0003 through GE-C0007), features such as boulders would be placed on the approach slopes and within undercrossings to deter trespassing. Where HSR would modify creek and waterway crossings, the Authority would coordinate with Valley Water to deter encampments during design, construction, and operation.

### **1663-2068**

Both the Fact Sheet and Section 2.12, Permits, list federal, state, and regional permits, approvals, and consultations. Due to the 89-mile length of the project alignment, more specific and local approvals are not listed in the Draft EIR/EIS. The Authority will coordinate with Valley Water regarding modification to Valley Water facilities, and as a local agency partner with USACE, the United States Department of Agriculture, NRCS, and Reclamation.

The comment notes that NRCS approvals are also needed for modifications to the West Branch of Llagas Creek. To address this comment, West Branch Llagas Creek (Alternatives 1, 2, and 4) has been added to Table 2-18 of the Final EIR/EIS.

Approvals for flood map revisions by FEMA, which manages the NFIP, are included in Table 2-18.

### **1663-2069**

Refer to Standard Response SJM-Response-PUE-1: Major and High-Risk Utilities/Utility Infrastructure.

The Authority understands that the Central Pipeline referred to in the comment is the 66-inch SCVWD pipeline at station 3022+23 (Alternative 4) along Emory Street in San Jose; this pipeline was identified in Appendix 3.6-A as being a potable water line that would be protected in place. The same pipeline was identified in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, for Alternatives 1-3. New entries in Appendix 3.6-A have been added for Alternatives 1-3 corresponding to this 66-inch SCVWD line that was shown on the plans as protected in place. Although it was not identified using the name Pacheco Conduit, Appendix 3.6-A, Public Utilities and Energy Facilities, in the Draft EIR/EIS identified the need to relocate the Pacheco Conduit between 3270+50 to 3305+00 for all four alternatives.

As discussed under Impact PUE#1 in Section 3.6, Public Utilities and Energy, of the Draft EIR/EIS, established practices of utility identification and project design features (IAMFs) would effectively minimize utility interruptions. For example, the contractor would identify critical facilities planned to be interrupted during final engineering design and construction and would notify and coordinate with utility service providers concerning interruption of critical facilities. Thus, no substantial interruptions on Valley Water's water supply infrastructure and service are anticipated to occur, and no mitigation is required because this impact is identified as less than significant under CEQA.

## Response to Submission 1663 (Rita Khosla, Santa Clara Valley Water District, June 23, 2020) - Continued

### **1663-2070**

Please refer to the response to submission SJM-1663, comment 2069.

SCVWD facilities are identified in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, of the Draft EIR/EIS and have been analyzed along with other major utilities. With the incorporation of project features (IAMFs), Impact PUE#1 and Impact PUE#3 are less than significant and do not require mitigation.

As described for PUE#4, through effective coordination in the planning and implementation of major utilities relocations, conflicts between project construction and major linear non-fixed utilities would be minimized and would not result in lengthy and harmful interruption of service impacts on utility service providers or customers other than impacts on the [SCRWA WWTP] utility property for Alternative 1 and Alternative 2. There is no nexus between impacts on SCRWA WWTP and mitigation for SCVWD facilities; therefore, none is provided.

Further coordination for relocations, requirements for shutdowns (or service disruptions), maintenance of access, etc. will be conducted as part of Detailed Design Post-ROD.

### **1663-2071**

In Section 3.6.7, Mitigation Measures, of the Final EIR/EIS, PUE-MM#1 has been revised to clarify the timeframe for implementation of this mitigation measure. Under PUE-MM#1, the replacement percolation ponds would be of equivalent functional capacity and would be commissioned and placed into service prior to closure of the existing percolation ponds. The Authority acknowledges the commenters concern regarding agency review and approval of percolation ponds. Accordingly, PUE-MM#1 discusses investigations and monitoring studies that would be carried out to develop a preliminary design and construction plans and coordination with appropriate agencies.

### **1663-2072**

The Authority has added text about Valley Water's responsibility for review and approval as a local sponsor to the discussion of the Rivers and Harbors Act of 1899 in the Final EIR/EIS per the comment.

### **1663-2073**

The Authority has added text about Valley Water's responsibility for review and approval as a local sponsor to the discussion of the Watershed Protection and Flood Prevention Act in the Final EIR/EIS per the comment.

### **1663-2074**

The Authority has added text about the 2019 GSP alternative approval to Section 3.8.2.2, State, subsections Senate Bill 1168, Assembly Bill 1739, and Senate Bill 1319, Sustainable Groundwater Management Act of the Final EIR/EIS per the comment.

### **1663-2075**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-2: Consultation with Local Agencies and Consistency with Local Regulations.

### **1663-2076**

The Authority has revised the subbasin areas in Table 3.8-8 of the Final EIR/EIS per the comment suggestion.

### **1663-2077**

Per Valley Water's comment, the Authority reviewed the 2020 Annual Groundwater Report in order to respond to this comment. After a review of this report, the Authority determined that the information contained in the report would not affect any of the conclusions presented in the Draft EIR/EIS. While the Authority notes this is a valuable source of information regarding groundwater conditions in Santa Clara County, no data within the Draft EIR/EIS is attributable to either Valley Water's 2020 Annual Groundwater Report or reports from previous years. Accordingly, this document was not included in the data sources table (Table 3.8-3).

## Response to Submission 1663 (Rita Khosla, Santa Clara Valley Water District, June 23, 2020) - Continued

### **1663-2078**

The Authority has added text to the Final EIR/EIS about the presence of percolation ponds, recharge facilities, and artesian conditions to Section 3.8.5.4, Groundwater, subsection Santa Clara Valley Basin, per the comment.

### **1663-2079**

The Authority has added text to the Final EIR/EIS about the presence of percolation ponds, recharge facilities, and artesian conditions to Section 3.8.5.4, Groundwater, subsection Llagas Area Subbasin, per the comment.

### **1663-2080**

The Authority has implemented revisions into the text and tables of Section 3.8.5.4, Groundwater, of the Final EIR/EIS that account for the basin boundary modification that was approved by DWR. These revisions included modifying the boundary of the RSA to be consistent with the North San Benito Subbasin.

### **1663-2081**

Table 3.8-9 provides information regarding groundwater conditions that may be encountered during tunneling. The proposed tunnels in the Pacheco Pass Subsection would not pass through alluvium. Therefore, the table was not revised to include the information that was requested. Instead the text preceding the table was revised to state that the tunnels would not pass through alluvium or alluvial aquifers.

### **1663-2082**

In their respective Water Quality Control Plans (or Basin Plans), RWQCBs designate beneficial uses for groundwaters. The Llagas Area subbasin is within the jurisdiction of the Central Coast RWQCB. The Central Coast RWQCB's Basin Plan states that all groundwater within its jurisdiction (except for one subbasin) is considered to be "suitable" for municipal and domestic water supply, including the Llagas Area subbasin. This designation is given based on SWRCB Resolution 88-63. Other RWQCBs, including the San Francisco Bay and Central Valley regions, use different designations, such as "existing," "potential," and "potentially suitable" but these terms have no bearing on the Llagas Area subbasin. The Central Coast RWQCB's Basin Plan is already cited as a source for this table, and therefore additional clarifying text was not incorporated into the Final EIR/EIS.

### **1663-2083**

The Authority has revised this sentence per the comment. Refer to Section 3.8.5.4, Groundwater, subsection Municipal Water Supply, in the Final EIR/EIS.

### **1663-2084**

During the early stages of developing the Draft EIR/EIS, the Authority coordinated with Valley Water to obtain hydraulic models for waterways within Santa Clara County that are within the RSA and specifically those that could be affected by the project. In response to this data request, Valley Water provided the Authority with hydraulic models representing the proposed condition of the Llagas Creek watershed assuming full implementation of PL-556, including both Phase 1 and Phase 2. These models do not contain information about the proposed interim hydraulic conditions of the Llagas Creek watershed between implementation of Phase 1 and Phase 2 of PL-556. Furthermore, the Authority believes the Draft EIR/EIS includes reasonable assumptions about the condition of the Llagas Creek watershed applicable to the construction of the San Jose to Merced Project Section of HSR. No changes were made to the Final EIR/EIS pursuant to this comment.

## Response to Submission 1663 (Rita Khosla, Santa Clara Valley Water District, June 23, 2020) - Continued

### 1663-2085

As stated in HYD-IAMF#1 in Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features, the capacity of receiving stormwater drainage systems would be evaluated during final design to determine whether they can accommodate project runoff, including storm drain systems that are located within 100-year floodplains. As necessary, on-site stormwater management measures or selected upgrades to the receiving system would be designed to ensure the capacity of receiving drainage systems are not overwhelmed and to comply with the design standards in the latest version of Authority Technical Memorandum 2.6.5 Hydraulics and Hydrology Guidelines.

Preliminary hydraulic analysis shows that, in general, existing 100-year water surface elevations would be maintained by the project's floodplain crossings within Santa Clara County. As stated in HYD-IAMF#2 in Appendix 2-E, the design-build contractor would prepare a flood protection plan that would allow the project to remain operational during the 100-year flood or 200-year flood depending on location as well as minimize development within floodplains and design floodplain crossings to minimize increases in 100-year water surface elevations. The flood protection plan would be developed using detailed hydraulic analysis. The Authority will be coordinating the contents of the flood protection plan with Valley Water during the final design phase. Given the current minimal impacts in the preliminary design, the result of this coordination between the Authority and Valley Water during final design would ensure the project would not cause substantial adverse effects on flooding conditions within Santa Clara County or elsewhere within the RSA.

### 1663-2086

The Authority is aware of the shallow groundwater conditions within portions of the RSA, including within the City of San Jose. The detailed analysis Valley Water is requesting in the comment would require the results of the geotechnical investigation. The geotechnical investigation would be performed in subsequent phases of the project and the specific locations requiring temporary and permanent dewatering would be determined by the design-build contractor during final design. Accordingly, the geotechnical and design information needed to perform the analysis requested by Valley Water is not yet available. However, as stated in Impact HYD#9, subsurface structures would be waterproofed to prevent the intrusion of groundwater, thereby minimizing the potential need for permanent dewatering operations. If required, permanent subsurface installations that could require dewatering are anticipated to be relatively shallow, such that if any groundwater were to leak into the structure dewatering would not substantially lower groundwater levels and groundwater supply wells would not experience reduced productivity. Furthermore, GEO-IAMF#1 would require the preparation of a construction management plan that would describe the methods by which the contractor would control groundwater withdrawal during construction, including in areas with high groundwater levels, and GEO-IAMF#10 would require the contractor to prepare a memorandum describing how Caltrans' Field Guide to Construction Dewatering, which has a goal of minimizing water quality effects, has been incorporated into the project; refer to Section 3.9, Geology, Soils, Seismicity and Paleontological Resources, for more information on how these IAMFs may be applied to the project.



## Response to Submission 1663 (Rita Khosla, Santa Clara Valley Water District, June 23, 2020) - Continued

### 1663-2087

The specific methods by which the design-build contractor will manage and discharge water is not known at this time. However, as stated in Section 3.8, Hydrology and Water Resources, the Authority expects that all groundwater encountered in excavations that poses a risk to water quality in waterways, including water that is commingled with construction material, would be either off-hauled to a publicly-owned treatment works or treated on-site prior to discharge into a waterway. All dewatering operations, and particularly the method of on-site treatment and discharge into waterways, would be performed in compliance with the Construction General Permit, 401 Water Quality Certification, a Waste Discharge Requirement (if needed), and the Caltrans Field Guide to Dewatering Manual. Following these regulatory requirements and project features, groundwater will not be discharged into a waterway if it exceeds effluent limits. This would also protect groundwater by avoiding the potential for percolation of contaminated water into the ground. These regulatory requirements and project features would ensure that construction of the project would not cause groundwater contamination. Refer to Impact HYD#4 for more information on dewatering operations and water treatment during construction.

### 1663-2088

The Authority understands the complexity of relocating public drinking water supply wells, especially wells that are deep and require high rates of productivity. The Authority would ensure replacement wells would be constructed and functional before abandoning and demolishing the existing wells in order to prevent disruptions to the water supply. The locations where public water supply wells would be relocated are shown on the Roll Plots in Volume 3 of the Final EIR/EIS. The specific locations of private wells would be determined during final design. However, if a privately owned well and/or associated surface equipment is located within the permanent HSR right-of-way, the Authority will not cut off access to the well until the Authority and property owner have verified that a functioning replacement well has been provided and is fully operational. If a well must be replaced, the Authority will pay for the cost of the replacement well. Text has been added to Impact HYD#9 in Section 3.8, Hydrology and Water Resources, of the Final EIR/EIS describing that the Authority would replace privately owned wells within the permanent HSR right-of-way.

### 1663-2089

The Authority has clarified the text in Impact HYD#8 of the Final EIR/EIS regarding the approach to managing subsurface contamination during construction. The intent of this text was to state that the Authority would manage any contamination encountered during construction using BMPs, such as storing and treating contaminated groundwater, rather than to state that all subsurface contamination within the footprint would be remediated. The Authority does not intend to remediate all known contamination within the project footprint.

### 1663-2090

As a project that traverses the jurisdiction of several RWQCBs, the Authority will be coordinating with and seeking review and approval of the project from the SWRCB for activities that may affect the quality of surface waters and groundwater, including any reinjection of groundwater that may be required by HYD-IAMF#5. Therefore, ultimate review and approval of any reinjection would be at the discretion of the SWRCB. However, the Authority is committed to working cooperatively with local government agencies, including Valley Water, and the Authority will coordinate with Valley Water regarding project activities that may affect groundwater in Valley Water's jurisdiction.

### 1663-2091

The Authority has revised Impact HYD#9 and Table 3.8-23 in the Final EIR/EIS to include the percent of Valley Water's designated recharge zones that would be occupied by proposed impervious surfaces by subsection and alternative.

### 1663-2092

The Authority has revised the text per the comment suggestion under Impact HYD#9 of the Final EIR/EIS. Additionally, the Authority has revised some of the conclusions that were presented in Sections 3.8.7, Mitigation Measures, and 3.8.9, CEQA Significance Conclusions, of the Draft EIR/EIS with respect to considering these percolation ponds as managed recharge facilities.

## Response to Submission 1663 (Rita Khosla, Santa Clara Valley Water District, June 23, 2020) - Continued

### 1663-2093

The potential increase in pumping would be associated with a loss of percolation ponds and treatment capacity at the South County Regional Wastewater Authority treatment facility near Gilroy, and this was qualitatively described in Section 3.6, Public Utilities and Energy, and Section 3.8, Hydrology and Water Resources, of the Draft EIR/EIS. The loss in treatment capacity associated with the project alternatives was not quantified in terms of volume of water that would become unavailable for use (and may subsequently be replaced by groundwater pumping), but it was determined that 51 acres of the percolation ponds would be closed under Alternatives 1 and 2. However, mitigation was incorporated into the Draft EIR/EIS to ensure that treatment capacity would be maintained at the treatment facility and that there would not be an associated increase in groundwater pumping under Alternatives 1 and 2. Considering the mitigation that was proposed in the Draft EIR/EIS to ensure that impacts on the treatment facility would be compensated by constructing replacement ponds, incorporating the pumping estimates Valley Water requested would not affect the conclusions presented in the Draft EIR/EIS.

### 1663-2094

The Authority has deleted this text per the revisions in Impact HYD#9 in the Final EIR/EIS. Additionally, the Authority has revised some of the conclusions that were presented in Sections 3.8.7, Mitigation Measures, and 3.8.9, CEQA Significance Conclusions, of the Draft EIR/EIS with respect to considering these percolation ponds as managed recharge facilities.

### 1663-2095

As stated in response to SJM-1663, comment 2091, the Authority has revised Impact HYD#9 and Table 3.8-23 to include the percent of Valley Water's designated recharge zones that would be occupied by proposed impervious surfaces by subsection and alternative.

### 1663-2096

The Roll Plots presented in Volume 3 of the Draft EIR/EIS include typical cross-sections that show the basic design of these drainage ditches. Additional design details of these ditches would be determined by the design-build contractor during the final design phase. While these drainage ditches would not be specifically designed to filter pollutants, they would likely be vegetated per requirements of the Construction General Permit and SWPPP (HYD-IAMF#3). Additionally, it is expected that some of these ditches would be designed to function as stormwater treatment facilities given the quantities of impervious surfaces that would be constructed by the project and the subsequent need for stormwater treatment. In this way, some of the ditches may have pollutant filtration functions in addition to drainage functions.

### 1663-2097

The analysis in the Draft EIR/EIS was based on a preliminary level of design, and therefore the specific depths of subsurface structures, like foundations, and geotechnical data needed to support the analysis Valley Water is requesting are not available at this time. However, the Authority has provided additional qualitative analysis in Impact HYD#9 of the Final EIR/EIS in order to respond to Valley Water's concern.

### 1663-2098

The memo required by PUE-IAMF#4 is specifically about public utilities. Therefore, the memo would not be expanded to include privately owned water supply wells. However, if a privately owned well and/or associated surface equipment is located within the permanent HSR right-of-way, the Authority would not cut off access to the well until the Authority and property owner have verified that a functioning replacement well has been provided and is fully operational. If a well must be replaced, the Authority would pay for the cost of the replacement well. Text has been added to Impact HYD#9 describing that the Authority would replace privately owned wells within the permanent HSR right-of-way.

## Response to Submission 1663 (Rita Khosla, Santa Clara Valley Water District, June 23, 2020) - Continued

### **1663-2099**

As stated in Valley Water's SJM-1663, comment 2098, the memo would not be expanded to include privately owned water supply wells. However, if a privately owned well and/or associated surface equipment is located within the permanent HSR right-of-way, the Authority would not cut off access to the well until the Authority and property owner have verified that a functioning replacement well has been provided and is fully operational. If a well must be replaced, the Authority would pay for the cost of the replacement well.

### **1663-2100**

The comment is noted and does not raise any issue with any of the conclusions of the Draft EIR/EIS. The Authority will coordinate with Valley Water to obtain existing aquifer and hydrology information during preparation of the GAMMP as needed.

### **1663-2101**

Table 3.8-25 provides information regarding groundwater conditions that were encountered during construction of the Reclamation's Central Valley Project tunnels, and these same geologic formations may be encountered during construction of the project's tunnels. The source document used to obtain this information did not describe groundwater conditions within unconsolidated sediment. However, based on the current geotechnical investigation work plan and tunnel profiles and as described in Impact HYD#10, the proposed tunnels in the Pacheco Pass Subsection would not pass through alluvium or alluvial aquifers. However, the Authority acknowledges there is potential for perched water tables within unconsolidated sediment overlying bedrock formations, and these unconsolidated sediments may be encountered at tunnel portals. Text has been added to Impact HYD#10 in the Final EIR/EIS to this effect.

### **1663-2102**

As stated in HYD-MM#1, the Authority will coordinate the contents of the GAMMP with various federal, state, and local agencies, including Valley Water, once it is developed during the final design phase. The GAMMP would include a description of the hydrogeologic model prepared to predict where groundwater and surface water impacts are likely to occur based on the results of the subsurface geotechnical and surface hydrologic investigations. If needed, the Authority would coordinate with Valley Water to obtain additional data/models that may support preparation of the GAMMP. The Authority would consider comments from local agencies on the contents of the GAMMP, and the Authority would make revisions to the GAMMP pursuant to these comments at its discretion.

### **1663-2103**

The Authority understands that rural areas overlying and near the proposed tunnels are reliant on groundwater supplies for drinking water and agricultural supplies, and the proposed mitigation measure (HYD-MM#1) was developed with the intent of ensuring that no nearby property owners would have their water supplies cut off. This would either be achieved by modifying the wells or providing supplemental water to property owners until existing conditions have been restored or other long-term measures are implemented. The Authority is confident that the analysis performed was of sufficient detail to identify appropriate measures to minimize and mitigate impacts on water supply wells from tunneling. Refer to HYD-IAMF#5 in Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features, and HYD-MM#1 in Section 3.8.7, Mitigation Measures, for the proposed minimization and mitigation measures associated with tunneling.

## Response to Submission 1663 (Rita Khosla, Santa Clara Valley Water District, June 23, 2020) - Continued

### **1663-2104**

Based on existing data, Tunnel 1 is expected to have relatively small rates of groundwater inflow (relative to portions of Tunnel 2), and these low inflow rates are expected to be related to observed impacts on adjacent resources. While the Authority acknowledges that Tunnel 1 has potential to substantially affect groundwater resources, including wells, the rating of "low" is relative to those portions of Tunnel 2 that may experience much higher rates of inflow and more severe impacts as a result of tunneling. As stated in the response to SJM-1663, comment 2103, the Authority is confident that the analysis performed was of sufficient detail to identify appropriate measures to minimize and mitigate impacts on all water supply wells from tunneling, including those wells near Tunnel 1. Refer to HYD-IAMF#5 in Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features, and HYD-MM#1 in Section 3.8.7, Mitigation Measures, for the proposed minimization and mitigation measures associated with tunneling.

### **1663-2105**

The groundwater RSA was added to the inset map on the series of figures depicting the proposed tunnels. The groundwater RSA can also be viewed in Figure 3.8-2.

### **1663-2106**

The stormwater management and treatment plan required by HYD-IAMF#1, which is described in Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features, would comply with the treatment requirements of the Phase II MS4 permit within the Authority's right-of-way. Within the portions of the Authority's right-of-way that are also within the jurisdiction of the Central Coast RWQCB, most stormwater treatment facilities would be designed to promote infiltration, particularly into deeper aquifers where they overlie a groundwater basin in its recharge area. All stormwater treatment BMPs within the Authority's right-of-way would be selected and designed according to the requirements of the Phase II MS4 permit and region-specific requirements, and these design requirements are considered to be protective of surface water and groundwater quality by providing water quality treatment prior to infiltration. Outside of the Authority's right-of-way, stormwater treatment facilities would be selected and designed in accordance with local MS4 permits or applicable CWA Section 402 NPDES permits.

### **1663-2107**

For a linear project crossing 90 miles, three counties, and numerous floodplains, it was not possible to include descriptive discussion of each project activity that would occur within a floodplain in the main text of the Draft EIR/EIS. To do so would result in a document that would be so large and unwieldy that it would not serve its information value. For this reason, and consistent with the focus of both CEQA and NEPA that an EIR/EIS serve as an informational tool for the public and decision makers, the impact analysis in Impact HYD#14, Impact HYD#15, and Impact HYD#16 of the Draft EIR/EIS includes summarized technical information sufficient to allow a full assessment of the project's significant impacts on floodplains. Impact HYD#14 includes summarized information about construction activities that would occur within floodplains, such as storage of equipment and materials in staging areas as well as the use of temporary concrete precasting sites that would be within floodplains. Impact HYD#15 describes the project's elements that have potential to result in significant permanent impacts on floodplains, such as the construction of bridges, viaducts, embankments, and roadways in floodplains. Impact HYD#16 describes how operating the HSR system could create impacts on floodplains. During final design, the contractor would prepare a flood protection plan that would describe how development in floodplains would be minimized to avoid substantial permanent impacts on floodplains, and the contents of this document would be coordinated with Valley Water (refer to HYD-IAMF#2 in Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features, for a description of the flood protection plan).



## Response to Submission 1663 (Rita Khosla, Santa Clara Valley Water District, June 23, 2020) - Continued

### **1663-2108**

During the early stages of developing the Draft EIR/EIS, the Authority coordinated with Valley Water to obtain hydraulic models for waterways within Santa Clara County that are within the RSA and specifically those that could be affected by the project. In response to this data request, Valley Water provided the Authority with hydraulic models representing the proposed condition of the Llagas Creek watershed assuming full implementation of PL-556, including both Phase 1 and Phase 2. These models do not contain information about the proposed interim hydraulic conditions of the Llagas Creek watershed between implementation of Phase 1 and Phase 2 of PL-556. Furthermore, the Authority believes the Draft EIR/EIS includes reasonable assumptions about the condition of the Llagas Creek watershed applicable to the construction of the San Jose to Merced Project Section of HSR.

### **1663-2109**

Refined hydraulic analysis would be performed during the final design phase. During the final design phase, the design-build contractor would prepare a flood protection plan (required by HYD-IAMF#2; refer to Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features, for a complete description) that would minimize development within floodplains and design floodplain crossings to maintain a 100-year floodwater surface elevation of no greater than 1 foot above current levels, or as required by state or local agencies, and project features within the floodway itself would not increase existing 100-year floodwater surface elevations in FEMA-designated floodways, or as otherwise agreed upon with the county floodplains manager. Within Santa Clara County, the content of the flood protection plan would be coordinated with Valley Water.

### **1663-2110**

The text of Impact HYD#15, including Table 3.8-31, in the Final EIR/EIS were revised as requested. Alternatives 1 and 4 would only require minimal development within the West Branch Llagas Creek floodplain, and this development would be associated with electrical utility improvements. While these changes were not modeled, the Authority believes they would not substantially affect the hydrology and hydraulics of the floodplain, because the improvements would be made to existing infrastructure. Alternative 2 would depress Fitzgerald/Masten Avenue such that it would cross below the embankment and Monterey Road. During the 100-year flood, this depressed roadway section has potential to become flooded by flows from West Branch Llagas Creek. Flooding of the depressed roadway section would not cause an increase in the water surface elevations of the floodway or floodplain, and existing patterns of flooding would be maintained. However, the depressed roadways would become flooded. In addition, any potential impacts on the water surface elevations of the West Branch Llagas Creek floodplain would be addressed in the flood protection plan required by HYD-IAMF#2, which is described in Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features, of the Draft EIR/EIS. The contents of the flood protection plan would be coordinated with Valley Water.

### **1663-2111**

As stated in HYD-MM#1, the Authority will coordinate the contents of the GAMMP with various federal, state, and local agencies, including Valley Water, once it is developed during the final design phase. Furthermore, the Authority would consider comments from local agencies on the contents of the GAMMP, and the Authority would make revisions to the GAMMP pursuant to these comments at its discretion. However, the SWRCB will have the ultimate ability to approve the GAMMP and project activities that may affect surface water and groundwater quality, because the project traverses the jurisdiction of multiple RWQCBs.

## Response to Submission 1663 (Rita Khosla, Santa Clara Valley Water District, June 23, 2020) - Continued

### 1663-2112

The Authority will continue to coordinate with SCVWD as the project progresses into final design and during preparation of the Groundwater Adaptive Management and Monitoring Program required by HYD-MM#1. Thank you.

## Submission 1674 (Amanda Marino, Santa Cruz County Regional Transportation Commission, June 23, 2020)



**SANTA CRUZ COUNTY REGIONAL TRANSPORTATION COMMISSION**  
1523 Pacific Ave., Santa Cruz, CA 95060-3911 • (831) 460-3200 FAX (831) 460-3215 EMAIL [info@scrtc.org](mailto:info@scrtc.org)

June 9, 2020

Attn: San Jose to Merced Project Section: Draft EIR/EIS  
00 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113  
Via Email: [san.jose\\_merced@hsr.ca.gov](mailto:san.jose_merced@hsr.ca.gov)

RE: San Jose to Merced Project Section: Draft EIR/EIS Comment

Thank you for the opportunity to review the San Jose to Merced Project Section: Draft EIR/EIS. On behalf of the Santa Cruz County Regional Transportation Commission (SCCRTC), I would also like to thank you and your team for your efforts, and your commitment to developing a statewide framework for passenger and freight rail service. The SCCRTC offers the following comments for your consideration:

1674-2119

**Transit connection for Santa Cruz County to the Northern California mega-region:** We appreciate that the Draft EIR/EIS recognizes that residents of the Santa Cruz County Area have a demand for increased connectivity with the greater San Jose Area. Creating high-quality transit options, in light of current congested highway capacity constraints, will generate economic and quality of life benefits for our residents. Specifically, transportation disadvantaged communities of Pajaro/ Watsonville will be have provided better access to employment, education, health care centers, and tourism opportunities.

1674-2120

**Creating a mutually supportive multimodal transit network:** While more urbanized areas will see clear benefits from a rail transit system, more rural areas of California will continue to rely on bus transit for daily travel as well as connection to the rail transit system. It is necessary to connect passenger rail service to other modes creating an accessible multimodal transportation network serving transportation disadvantaged communities. This includes bus connections between San Jose and Santa Cruz County via Highway 7 and bus connections between Gilroy and the City of Watsonville via Highways 129 and 101. This integration of modes advances the “smart” mobility goals established by the state legislature and local communities.

1674-2121

**Increase efficiency and capacity in the intercity and county transportation system:** We support the project’s emphasis on an interconnected multimodal system that meets the future growth in demand for reliable transportation. Reducing reliance on the private automobile and mitigating traffic congestion will accommodate the transportation needs of transportation disadvantaged communities in Pajaro/ Watsonville. Individuals in Santa Cruz County will greatly

1674-2121

benefit from this interregional rail connection to the Bay Area, the rest of California, and beyond.

The San Jose to Merced Project Section: Draft EIR/EIS, will revitalize a range of key multimodal projects and greatly assist California in reaching its aggressive sustainability goals. If you have any questions regarding these comments or rail in Santa Cruz County, feel free to contact staff at 831-460-3200 or [info@scrtc.org](mailto:info@scrtc.org). We look forward to working with the State to enhance rail service for Santa Cruz County.

Sincerely,

Guy Preston  
Executive Director

[www.scrtc.org](http://www.scrtc.org)  
MEMBER AGENCIES Cities of Capitola, Santa Cruz, Scotts Valley and Watsonville, County of Santa Cruz, Santa Cruz Metropolitan Transit District, Caltrans

[www.scrtc.org](http://www.scrtc.org)  
MEMBER AGENCIES Cities of Capitola, Santa Cruz, Scotts Valley and Watsonville, County of Santa Cruz, Santa Cruz Metropolitan Transit District, Caltrans

## Response to Submission 1674 (Amanda Marino, Santa Cruz County Regional Transportation Commission, June 23, 2020)

### 1674-2119

Thank you for your comment in support of the project.

### 1674-2120

The comment is noted and does not indicate any specific concern regarding any of the conclusions in the Draft EIR/EIS. The Authority supports the integration of the project with supporting and complementary bus service and a fully functional multimodal transit network.

### 1674-2121

Thank you for your comment in support of the project.



# Submission 1429 (Christina Watson, Transportation Agency for Monterey County, June 22, 2020)



TRANSPORTATION AGENCY FOR MONTEREY COUNTY

55-B PLAZA CIRCLE, SALINAS, CA 93901

(831) 775-0903

TAMCMONTEREY.ORG

1429-1370

June 19, 2020

The Honorable Brian Kelly  
California High-Speed Rail Authority  
770 L Street, Suite 620  
Sacramento, CA 95814

Via email to: [san.jose\\_merced@hsr.ca.gov](mailto:san.jose_merced@hsr.ca.gov)

**Subject: Comments on the San Jose to Merced Draft Environmental Documents**

Dear Mr. Kelly:

On behalf of the Transportation Agency for Monterey County (TAMC), I am writing to provide comments on the High-Speed Rail project's San Jose to Merced section Draft Environmental Impact Report/ Statement (EIR/S). TAMC supports the preferred alignment (#4) that would have high-speed trains stopping in downtown Gilroy, which would facilitate connections with regional and local transit services and increase ridership on the connecting passenger rail system in Gilroy.

The three-county Monterey Bay Area had a population of 776,000 in 2018 and is projected to reach over a million residents by the year 2030. Our growing population needs an alternative means of getting to jobs, health care, entertainment and shopping around the region and across the state. Increased access to the rail network and connectivity to the high-speed rail system in Gilroy will help the region be more sustainable economically, environmentally and socially.

TAMC is the lead agency planning for an extension of passenger rail service to Monterey County from the Bay Area via the Gilroy station. Our hope is that a downtown Gilroy High-Speed Rail station will complement and connect with the existing and future extended Caltrain system.

TAMC has been coordinating with Caltrain engineering and operations staff to plan for extending the existing Caltrain service at Gilroy to Salinas. Our project includes track improvements at the Gilroy station that are currently at 75% design, pending comments from Union Pacific Railroad, and could be ready to construct as soon as 2021. Our designs extend the Gilroy station track southward across 10<sup>th</sup> Street to connect to the Coast Mainline tracks. This track extension will enable trains to continue southward from the downtown Gilroy station to Salinas and would also provide the opportunity for through trains, such as the Amtrak Coast Starlight, to stop at Gilroy.

The fully-funded Monterey County Rail Extension project is not envisioned to be a shuttle service at any point in time, but a through service integrated into the existing network, so that a

<https://tamcmonterey.sharepoint.com/Shared Documents/Correspondence/2020/Outgoing/Kelly - HSR Valley-Valley EIR-EIS comments.docx>

The Honorable Brian Kelly  
June 19, 2020  
Page 2 of 2

passenger may board in Salinas and stay on the train all the way to San Francisco. Even in the future, when Caltrain service is fully electrified and running on the electrified High-Speed Rail tracks north of Gilroy, the Salinas service could still operate as an extension of Caltrain service using bi-modal equipment running on electricity north of Gilroy and switching to diesel on the freight line south of Gilroy. The currently proposed High-Speed Rail track designs at the downtown Gilroy station do not appear to enable that extension.

The specific conceptual plans that show the track connections in question are:

1. Alternative 4, Book 4A composite plan, profile and cross-sections, sheets 21 and 22; and
2. Book 4 C Stations, sheets 67-68.

TAMC requests that the High-Speed Rail Authority revise these conceptual plans to show how the Caltrain trains can cross over from the High-Speed Rail tracks to the relocated Union Pacific Coast Mainline tracks, with minimal disruption to passenger rail operations. TAMC staff and consultants are available to discuss the requested changes with your staff.

Thank you for your consideration of our comments. We appreciate the opportunity to comment on this exciting project.

Sincerely,

  
Debra L. Hale  
Executive Director

<https://tamcmonterey.sharepoint.com/Shared Documents/Correspondence/2020/Outgoing/Kelly - HSR Valley-Valley EIR-EIS comments.docx>

## Response to Submission 1429 (Christina Watson, Transportation Agency for Monterey County, June 22, 2020)

### 1429-1369

Comment noted. Thank you.

### 1429-1370

The comment notes that Caltrain service is planned to extend from Gilroy to Salinas. The Caltrain storage tracks south of 10th Street are provided to support to the future Monterey County Rail Extension. The Authority will coordinate with Caltrain and TAMC during Detailed Design Post-ROD to integrate HSR with the Monterey County Rail Extension.

## 24 LOCAL AGENCY COMMENTS (Part 2)

## Submission 2129 (Margaret Sohagi, City of Brisbane, June 9, 2021)

**San Jose - Merced - RECORD #2129 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/9/2021  
**Submission Date :** 6/9/2021  
**Interest As :** Local Agency  
**First Name :** Margaret  
**Last Name :** Sohagi  
**Attachments :** 50546\_210609CityofBrisbaneCommentLetter-SanJosetoMercedSectionRevised-SupplementalDraftEIR-EISComment.PDF (79 kb)

**Stakeholder Comments/Issues :**

Attached please find comments on behalf of the City of Brisbane, California on the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS for the San Jose to Merced Section of the California High-Speed Rail Project.

MARGARET MOORE SOHAGI  
NICOLE HOEKSMAN GORDON  
R. TYSON SOHAGI

MARK J.G. DESROSIERS  
MILJA M. MIRIC  
PAIGE E. SAMBLANET

ALBERT I. HERSON  
ANNE C.H. LYNCH  
OF COUNSEL



**The Sohagi Law Group, PLC**  
11999 San Vicente Boulevard  
Suite 150  
Los Angeles, California 90049

**Sacramento Office**  
1104 Corporate Way  
Sacramento, California 95831

310.475.5700 T  
msohagi@sohagi.com E

June 9, 2021

**VIA EMAIL AND SUBMISSION TO THE HSR WEBSITE**

[san.jose\\_merced@hsr.ca.gov](mailto:san.jose_merced@hsr.ca.gov) and [www.hsr.ca.gov](http://www.hsr.ca.gov)

**REVISED SUPPLEMENTAL DRAFT EIR/EIS COMMENT****SAN JOSÉ TO MERCED PROJECT SECTION**

100 Paseo de San Antonio, Suite 300

San José, CA 951413

Re: Comments by the City of Brisbane, California, on the Revised/Supplemental Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement for the San José to Merced Section of the California High-Speed Rail Project

To Whom It May Concern:

The California High-Speed Rail Authority (Authority) has issued what it refers to as a “limited revision” to its previously published Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (Draft EIR/EIS) for the San José to Merced Project Section of the California High-Speed Rail Project. On behalf of the City of Brisbane, California (City), we hereby submit comments on the Revised Draft Environmental Impact Report/Supplemental Environmental Impact Statement (Revised Draft EIR/EIS) for Project under the California Environmental Quality Act (CEQA) and the National Environmental Policy Act (NEPA).

The Draft EIR/EIS that the Authority is attempting to revise fails to disclose the fact that the proposed Gilroy Maintenance of Way Facility (MOWF) is intended to balance and supplement the functions of a light maintenance facility (LMF) the Authority proposes to construct in Brisbane.

The San José to Merced Project Section Draft EIR/EIS assumes a MOWF in Gilroy. As further discussed in the City’s September 2020 comments on the Draft EIR/EIS for the San Francisco to San José Section, the Authority fails to disclose the interrelationship between the proposed Gilroy and Brisbane maintenance facilities, resulting in a failure to properly address potential alternatives. The Authority makes the same error in the Draft EIR/EIS for the San José to Merced Section. Evidence of the intended interrelationship of the system’s maintenance activities between the San José to Merced and the San José to San Francisco segments of the system, along with the Authority’s alternatives analysis pertaining to the Gilroy and Brisbane maintenance facilities is included in Appendix 2-G of the San José to Merced Draft EIR/EIS and Appendix 2-F of the San Francisco to San José Draft EIR/EIS, both of which include as appendices the Authority’s March 14, 2016 “*Summary of Requirements for Maintenance*

[sohagi.com](http://sohagi.com)



## Submission 2129 (Margaret Sohagi, City of Brisbane, June 9, 2021) - Continued

REVISED SUPPLEMENTAL DRAFT EIR/EIS COMMENT  
SAN JOSÉ TO MERCED PROJECT SECTION

June 9, 2021

Page 2

2129-6419 *Facilities.*” However, neither Draft EIR/EIS appears to consider the Gilroy and Brisbane maintenance facilities activities and alternatives recommended in the Authority’s *Summary of Requirements for Maintenance Facilities.*

2129-6420 Therefore, both the Draft EIR/EIS and the Revised Draft EIR/EIS for the San José to Merced segment are fatally flawed for the following reasons:

- While the Draft EIR/EIS analyzed alternative *locations* for the Gilroy maintenance facility, it did not analyze alternatives for the *activities* that could occur at the Gilroy maintenance facility.
- As a result, the Revised Draft EIR/EIS fails to adequately analyze night lighting and operations impacts of potential Level III maintenance activities on wildlife adjacent to each of the alternative Gilroy MOWF sites.

2129-6421 ***The Draft EIR/EIS Fails to Adequately Analyze Alternatives for the Gilroy Maintenance Facility.***

The *Summary of Requirements for Maintenance Facilities* identifies potential light maintenance facility sites for the entire statewide high-speed rail network based on its criteria and recommended the following rolling stock facilities:

- Brisbane, LMF
- Gilroy, LMF
- Central Valley, LMF
- Antelope Valley, LMF
- Los Angeles, West Yard LMF
- Los Angeles, Montebello Yard LMF
- Anaheim, LMF

Although the Authority envisioned only one location within the northern section route (between San Francisco and Merced) for a Level III LMF, the *Summary of Requirements for Maintenance Facilities* identifies two potential locations, Gilroy and Brisbane, both of which are identified in Table 1 and Table 2 of that report, portions of which are provided below.

From *Summary of Requirements for Maintenance Facilities*, Table 1: Summary of HMF, LMFs

Facility Location/ Type	No. Tracks	Level	YR 2025 Proj. Fleet of 19 Train Sets (TS)		YR 2034 Proj. Fleet of 19 Train Sets (TS)		YR 2059 Proj. Fleet of 19 Train Sets (TS)	
			Total	AM	Total	AM	Total	AM

2129-6421

REVISED SUPPLEMENTAL DRAFT EIR/EIS COMMENT  
SAN JOSÉ TO MERCED PROJECT SECTION

June 9, 2021

Page 3

			TS	TS	TS	TS	TS	TS
Brisbane LMF	13 Yd 2 or 8 Shop	III (or I)	8-10	6-8	14-17	10-13	16-21	12-17
Gilroy LMF	10 Yd 8 or 2 Shop	I (or III)	8-10 (See Note)	6- 8 (See Note)	13-15	10-14	13-17	12-16

The critical note to this table presented in the *Summary of Requirements for Maintenance Facilities* states:

- **Maximum maintenance level at Brisbane could be lowered to Level I if the facility in Gilroy is built with the Level III capability.**” (emphasis added)

From *Summary of Requirements for Maintenance Facilities*, Table 2: HMF, LMF, MOI Locations

Proposed Facility	Miles (from SF Transbay)	Approximate location name	Comment
LMF	5.00	Brisbane	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Level III facility to support train servicing and start up and close-down of service at San Francisco.</li> <li>• Corresponds to location of proposed LMF.</li> <li>• This site could also function as a Level I site on a smaller footprint to support service for the San Francisco terminals.</li> </ul>
LMF	60.00	Coyote (between San José and Morgan Hill)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Level I facility to support train servicing and start up and close-down of service at San José. Gilroy and Merced. Will need to clear a level III facility at this location based on the availability of the Brisbane site or the phasing requirements of the project.</li> <li>• Corresponds to the most likely of several alternative site already being considered for an LMF.</li> <li>• Co-location of this facility with the nearby MOIF is possible.</li> </ul>
MOIF	80.00	Just South of Gilroy Station	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Corresponds to location of previously proposed MOIF.</li> <li>• Co-location of this facility with the nearby LMF is possible.</li> </ul>

The *Summary of Requirements for Maintenance Facilities* specifies that maintenance facilities at Brisbane and Gilroy are “envisioned to work together” and that “[w]hichever location is finally determined for Level III activity” would need the other location to support lower level activities as a Level I facility.

The Authority’s own *Summary of Requirements for Maintenance Facilities*, which is included as an appendix to both the San José to Merced and the San José to San Francisco Draft EIR/EIS documents, clearly demonstrates the Authority’s acknowledgement of the potential feasibility of:

- Locating a Level III facility in Gilroy and a Level I facility in Brisbane, or
- Locating a III Level in Brisbane and a Level I facility in Gilroy.

sohagi.com

sohagi.com

## Submission 2129 (Margaret Sohagi, City of Brisbane, June 9, 2021) - Continued

### REVISED SUPPLEMENTAL DRAFT EIR/EIS COMMENT SAN JOSÉ TO MERCED PROJECT SECTION

June 9, 2021

Page 4

2129-6421

The Authority's *Summary of Requirements for Maintenance Facilities* recommends that maintenance facilities in both Gilroy and Brisbane be designed and provided with environmental clearance for Level III maintenance activities (quarterly inspections, including wheel truing), and states that whichever facility ultimately provides Level III maintenance, the other location would still be required for Level I (daily inspections, pre-departure cleaning and testing) and level II (monthly inspection) activities (e.g., a Level III LMF in Gilroy with a smaller Level I facility in Brisbane).

Although the *Summary of Requirements for Maintenance Facilities* presents compelling evidence and a recommendation for the San José to Merced Draft EIR/EIS to analyze Level III maintenance facilities at Gilroy and the interrelationship between the proposed Gilroy and Brisbane maintenance facilities, the Draft EIR/EIS makes no mention of this recommendation, presents no such alternatives analysis. The Draft EIR/EIS fails to provide the environmental clearance or any degree of analysis of impacts associated with Gilroy maintenance level alternatives as described and recommended in the *Summary of Requirements for Maintenance Facilities*.

2129-6422

In violation of the CEQA Guidelines Section 15126.6(a) requirement to address a reasonable range of potentially feasible alternatives, the Draft EIR/EIS did not include any alternatives wherein a Level III LMF would be located in the vicinity of Gilroy and a Level I facility located between San Francisco and San José<sup>1</sup>. The failure of the San José to Merced Draft EIR/EIS to heed the Authority's own recommendation created a fatal flaw not only in the San José to Merced Draft EIR/EIS, but also in the San José to San Francisco Draft EIR/EIS.

2129-6423

Further, a Level III LMF located in the Gilroy area could be co-located with other planned infrastructure such as the proposed Gilroy MOWF, increasing operational efficiencies. Thus, by neglecting to analyze alternatives for the Gilroy maintenance facility that would provide for Level III maintenance activities, the Authority created fatal flaws in the Draft EIR/EIS documents for both the San José to Merced and San José to San Francisco segments<sup>2</sup>.

2129-6424

<sup>1</sup> Development of a Level III maintenance facility in Gilroy would permit the proposed Brisbane LMF to be downsized to a Level I facility (+/- 40 acres). The ability to downsize the Brisbane LMF by constructing a Level III LMF in Gilroy would have reduced the impacts of the proposed Brisbane LMF and also provided for additional potentially feasible sites outside of Brisbane to be identified and evaluated.

2129-6425

<sup>2</sup> As stated in Table 1 and Table 2 of the *Summary of Requirements for Maintenance Facilities*:

- "Maximum maintenance level at Brisbane could be lowered to Level I if the facility in Gilroy is built with the Level III capability."
- The Brisbane LMF site "could also function as a level I site on a smaller footprint to support service for the San Francisco terminals."

2129-6426

### REVISED SUPPLEMENTAL DRAFT EIR/EIS COMMENT SAN JOSÉ TO MERCED PROJECT SECTION

June 9, 2021

Page 5

***The Revised Draft EIR/EIS fails to adequately analyze night lighting impacts of potential Level III maintenance activities on wildlife adjacent to each of the alternative Gilroy MOWF sites.***

As discussed above, the Authority must evaluate the alternatives associated with a Level I or Level III light maintenance facility in Gilroy along with a corresponding reduced size light maintenance facility in Brisbane. Because the San José to Merced Draft EIR/EIS analyzed only alternative locations for a Gilroy MOWF, the Revised Draft EIR/EIS concludes "Continuous sources of operations lighting would have little potential to affect wildlife, including mountain lion, because lighting would be directed toward the site and is predominantly of a fairly low intensity (approximately 5 lux for security lighting and approximately 20 to 50 lux at stations and the MOWF)<sup>3</sup>." The Revised Draft EIR/EIS thus fails to analyze the effects of night lighting of a 24-hour per day Level III LMF in Gilroy and thereby understates impacts associated with potentially feasible project alternatives for the Gilroy maintenance facility.

2129-6427

Because the Authority has failed to analyze an alternative of a Level III LMF in Gilroy, the Authority similarly understates potential impacts to wildlife that could occur from such a facility. Specifically, in comparing the various alternatives for the San José to Merced Draft EIR/EIS that were analyzed, the Revised Draft EIR/EIS understates impacts associated with project alternatives for the Gilroy maintenance facility, including impacts associated with the 24-hour daily operations of the recommended alternative of a Level III LMF in Gilroy:

- Impact BIO#44, Intermittent Noise Disturbance of Wildlife Using Corridors during Operations states, for example, "Impacts under Alternative 4 would be similar to but slightly greater than those under Alternatives 1 and 2 because of the presence of the MOWF at the edge of the Soap Lake 10-year floodplain. (Revised Draft EIR/EIS pg. 3.7-32).

2129-6425

- A Coyote Valley Level I facility would "support train servicing and start up and close down of service at San José, Gilroy and Merced." This site could also operate as a level III facility but would need environmental clearance for a level III facility at this location based on the availability of the Brisbane site or the phasing requirements of the project."

Within the *Summary Requirements Operations Maintenance Facilities* report, the Authority determined that maximum maintenance levels at Brisbane could be lowered to Level I if the facility in Gilroy would be constructed with the Level III capacity. The Authority identified several LMF site alternatives in the vicinity of Gilroy with likely alternative sites in the vicinity of Morgan Hill. The site size requirements for a Level III LMF could be better suited to be placed in an area which was not within a highly developed urban area.

<sup>3</sup> Revised Draft EIR/EIS pg. 3.7-19.

sohagi.com

sohagi.com

## Submission 2129 (Margaret Sohagi, City of Brisbane, June 9, 2021) - Continued

REVISED SUPPLEMENTAL DRAFT EIR/EIS COMMENT  
SAN JOSÉ TO MERCED PROJECT SECTION

June 9, 2021

Page 6

2129-6427

- Impact BIO#47: Intermittent and Permanent Lighting Disturbance of Wildlife and Wildlife Using Corridors during Operations. Impacts under Alternative 3 would be greater than under the other three alternatives because it would cross agricultural areas east of Gilroy at grade, would cross more of the Santa Cruz Mountains to Diablo Range wildlife linkage, and would include the East Gilroy MOWF and Station in areas that currently experience low light levels. (Revised Draft EIR/EIS pg. 3.7-33).

2129-6428

As documented above, both the Draft EIR/EIS and the Revised Draft EIR/EIS for the San José to Merced segment are fatally flawed. Pursuant to the requirements of CEQA and NEPA, the Draft EIR/EIS, as revised in April 2021, must be thoroughly reworked to address impacts associated with Level III maintenance facilities in Gilroy as recommended in the Authority's March 14, 2016 *Summary of Requirements for Maintenance Facilities*.

2129-6429

***The Authority Must Conduct a Project-Level Analysis of the Proposed Maintenance Facilities at Gilroy and Brisbane***

The lack of a CEQA-compliant analysis of potentially feasible alternatives for a light maintenance facility in Gilroy operating in lieu of, or in conjunction with, a reduced size LMF in Brisbane can only be remedied through preparation of a specific analysis of the maintenance interrelationships between the high-speed rail's San José to Merced and San José to San Francisco segments, including analysis of:

- A Level III LMF at each of the proposed MOWF sites in Gilroy in lieu of a light maintenance facility in Brisbane;
- A Level III LMF at each of the proposed MOWF sites in Gilroy in conjunction with a Level I maintenance facility in Brisbane; and
- A Level I LMF at each of the proposed MOWF sites in Gilroy in conjunction with a reduced-size Level III maintenance facility in Brisbane.

To address their fatal flaws and provide for analysis of the maintenance interrelationships between the San José to Merced and San José to San Francisco segments, this analysis must be prepared in the form of a supplement to the Draft EIR/EIS for both high-speed rail segments and recirculated for public review.

Very truly yours,

MARGARET M. SOHAGI  
THE SOHAGI LAW GROUP, PLC

REVISED SUPPLEMENTAL DRAFT EIR/EIS COMMENT  
SAN JOSÉ TO MERCED PROJECT SECTION

June 9, 2021

Page 7

CC: Brisbane City Council  
Clay Holstine, City Manager  
John Swiecki, Community Development Director

W:\C\373\005\00663874.DOCX

## Response to Submission 2129 (Margaret Sohagi, City of Brisbane, June 9, 2021)

### 2129-6419

The comment asserts that the Authority failed to disclose that the proposed maintenance of way facility (MOWF) south of Gilroy is proposed to function in connection with an LMF at one of the Brisbane Baylands sites analyzed in the San Francisco to San Jose Project Section EIR/EIS (Authority 2020c), as discussed in the Authority's 2016 Summary of Requirements for Maintenance Facilities (Authority 2016d, as cited in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS). The comment also asserts that the Draft EIR/EIS should have analyzed LMF alternatives noted in the 2016 Summary of Requirements for Maintenance Facilities. While a multiple LMF facility approach was envisioned as part of the Authority's 2016 Business Plan, the HSR delivery approach evolved through successive updates to the business plan, and an LMF south of San Jose is no longer needed to support the Valley-to-Valley approach. The Authority's 2016 Business Plan (Authority 2016a, as cited in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS) indicated that San Jose Diridon Station would be a temporary terminal station for the Silicon Valley to Central Valley (Valley-to-Valley) initial start of service. Under this Valley-to-Valley approach, an LMF would be located in the San Jose to Merced Project Section, with another LMF constructed closer to the San Francisco terminus once the San Francisco to San Jose Project Section was completed, thus introducing the concept of multiple LMF sites in Northern California operating together. The Authority's 2016 Summary of Requirements for Maintenance Facilities was prepared at a time when the project delivery was contemplating an initial northern terminus in San Jose. The Valley-to-Valley approach was modified in the 2018 Business Plan (Authority 2018a, as cited in Chapter 1, Project Purpose, Need, and Objectives, of the Draft EIR/EIS), which directed that initial service would be provided between San Francisco and Gilroy, followed by a Valley-to-Valley connection to the Central Valley. This decision meant that San Francisco would be both the interim and the permanent terminal station city for the Northern California portion of the HSR system. There was no more functional need to have an LMF in Gilroy. The concept of having both an LMF in Gilroy and in Brisbane would add undesirable operational complexity to the system, have more overall environmental impacts due to the multiple locations, and add more cost to the project. With the terminal station located in San Francisco, the LMF was incorporated into the San Francisco to San Jose Project Section.

The comment is correct that maintenance facilities provided for the HSR statewide system are intended to function in concert with other facilities along the system. This is made clear in Appendix 2-G, Summary of Requirements for Operations and

### 2129-6419

Maintenance Facilities (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS). However, the functions of the LMF and the MOWF (Maintenance of Way Facility) are materially different, and so their location requirements are different. As discussed in Chapter 2, Alternatives, in the Draft EIR/EIS, for the San Jose to Merced Project Section, the MOWF near Gilroy "would provide for equipment, materials, and replacement parts storage as well as support quarters and staging areas for the HSR system rail subdivision maintenance personnel. Each subdivision would cover about 150 miles; the MOWF would be centrally located in the subdivision."

Furthermore, a MOWF in the San Francisco to San Jose Project Section (including at Brisbane) would not be centrally located in the Northern California subdivision, and thus alternatives with a MOWF were not considered for that project section. In contrast, as discussed in Chapter 2, Alternatives, in the Draft EIR/EIS for the San Francisco to San Jose Project Section (Authority 2020c), the LMF in Brisbane would "support the San Francisco terminal station operations by dispatching freshly inspected and serviced trains and crews to begin revenue service throughout the day, along with providing daily, monthly, and quarterly maintenance of HSR trainsets. Maintenance activities would include train washing, interior cleaning, wheel truing, testing, and inspections. These activities may occur between runs or as a pre-departure service at the start of the revenue day. Additionally, the LMF would be used as a service point for any trains in need of emergency services."

Please see further discussion in a new Appendix 2-M: Gilroy LMF Option Consideration and Elimination.

Also, see response to submission SJM-2129, comment 6421 regarding the potential for a LMF between San Jose and Gilroy and the environmental, operational, and cost reasons why such an alternative was not advanced and for discussion of the potential for two separate LMFs providing different levels of maintenance with one in Brisbane and one in Gilroy and the environmental, operational, and cost reasons why such an alternative was not advanced.



## Response to Submission 2129 (Margaret Sohagi, City of Brisbane, June 9, 2021) - Continued

### 2129-6420

The comment asserts that the Draft EIR/EIS and Revised/Supplemental Draft EIR/EIS should have considered alternative activities at the Gilroy facility, including an alternative with a Level I to Level III LMF located between Gilroy and San Jose. Please see responses to submission SJM-2129, comments 6419 and 6421. A Gilroy LMF is not required to meet the operational needs of the HSR system with the San Francisco northern terminus as discussed in the response to submission SJM-2129, comment 6419, and it would result in unacceptable operational deficiencies and secondary effects as discussed in response to submission SJM-2129, comment 6421. Therefore, a Gilroy LMF was not evaluated as part of the project in the Draft EIR/EIS. Because such an alternative is not proposed or considered, there is no requirement to analyze the potential effects of such an alternative on night lighting or wildlife in the Draft EIR/EIS or the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS.

### 2129-6421

The comment asserts that the Draft EIR/EIS fails to adequately analyze alternatives for the Gilroy maintenance facility. It states that the maximum maintenance level at the Brisbane LMF could be lowered to Level I if a Level III LMF were constructed between San Jose and Gilroy, referencing Appendix 2-G, Summary of Requirements for Operations and Maintenance Facilities (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS). The comment also asserts that maintenance facilities in Brisbane and Gilroy are envisioned to work together and that, regardless of which location is determined for Level III maintenance facilities, the HSR system would require the other facility to support Level I maintenance but that the Draft EIR/EIS fails to present this analysis of alternatives. As discussed in response to submission SJM-2129, comment 6419, due to a change in project delivery and phasing, there is no longer a requirement for an LMF (for Level I, II, or III maintenance) between San Jose and Gilroy. Appendix 2-G was prepared in 2016, at a time when the Authority was considering a permanent northern terminus in San Jose, but due to changes in subsequent Business Plans, the Authority is now considering an interim northern terminus only in San Francisco. As such, the current proposal is to conduct Level I, II, and III maintenance at a single facility in Brisbane. As discussed in new Appendix 2-M, Gilroy LMF Option Consideration and Elimination (located in Volume 2 of the Final EIR/EIS), upon release of the 2018 Business Plan, the LMF was removed from the San Jose to Merced Project Section in order to reduce the effects on location-specific environmental impacts. The Gilroy LMF options were located in the Soap Lake area, which is documented as a floodplain, wildlife corridor, farmland, and Native American cultural resource. In contrast, the LMF proposed for Brisbane is not in an area of Important Farmland, is previously disturbed, and provides more limited habitat value compared to Coyote Valley or areas surrounding Gilroy and, unlike Soap Lake, is not in an extensive floodplain.

Regarding the concept that there could be a single LMF facility providing Level I, II, and III maintenance activities between San Jose and Gilroy, such a concept is operationally deficient. While a site in Coyote Valley or a site south of Gilroy would be proximate to the mainline tracks and could accommodate a double-ended facility, the distance from such an LMF site between San Jose and Gilroy to the San Francisco terminal station would increase the number of miles a non-revenue-generating train would travel. Establishing a single LMF site in Gilroy would require an additional 27 deadhead trains per day to be added to the 124 revenue trains per day to be scheduled on the Caltrain

## Response to Submission 2129 (Margaret Sohagi, City of Brisbane, June 9, 2021) - Continued

### 2129-6421

corridor, to account for transportation from the facility to the terminal station in San Francisco for the start of daily services and back to the facility at the end of daily service. This represents nearly a 25 percent increase in the number of high-speed train movements on the entire Caltrain corridor. This would extend the hours of operation, increase the risk for train-to-vehicle interfaces at all 70 grade crossings, and therefore reduce operational reliability. As deadhead moves generally occur at the start and end of the operating day, having longer distances from the terminal station and hence longer travel times would result in either shorter windows for undertaking maintenance of the track and systems, or a shorter operational window to protect the maintenance times. Increasing the number of trains, however, would increase wear and tear of the system and increase the need for maintenance. This may also impact the blended operations schedule, due to the reduction of track capacity. Capacity is limited on the Caltrain corridor, which is predominantly a two-track railway with limited passing opportunities. The extra train slots required by these movements would also absorb the limited capacity on the two-track railway corridor between Gilroy and San Francisco. This capacity would not be available for increasing passenger service to meet today's and future needs. Cost impacts associated with the increased distance to the terminal station would include: Increased costs of train maintenance, operating crews, traction power supply, track maintenance, train control, and overhead catenary maintenance. These extra costs are estimated to be approximately \$4.7 million per year. The concept of a single LMF between San Jose and Gilroy providing Level I, II, and III maintenance activities would also result in substantial additional environmental impacts, above and beyond the impacts disclosed for project alternatives analyzed in detail in the Draft EIR/EIS for the San Jose to Merced Project Section and the Draft EIR/EIS for the San Francisco to San Jose Project Section (Authority 2020c). These effects would be avoided with a single LMF providing Level I, II, and III maintenance facilities in Brisbane. Due to the additional costs, operational deficiencies, and additional operational environmental effects of a single LMF providing Level I, II, and III maintenance activities between San Jose and Gilroy, such an alternative was not advanced for further analysis in the EIR/EIS for the San Jose to Merced Project Section or the Draft EIR/EIS for the San Francisco to San Jose Project Section (Authority 2020c). Please also see further discussion in new Appendix 2-M (located in Volume 2 of the Final EIR/EIS).

The concept of two separate LMFs, one in Brisbane and one in Gilroy, was also not

### 2129-6421

advanced for detailed analysis because it would result in additional cost, operational inefficiencies, and additional environmental effects compared to a single LMF in Brisbane, as discussed below. There would need to be additional footprint for two LMFs. The construction of two LMF facilities (either a Level III in Brisbane and a Level I between San Jose and Gilroy or a Level I in Brisbane and a Level III between San Jose and Gilroy) would result in substantial additional construction period effects and permanent effects. A single LMF facility that provides Level I, II, and III maintenance results in a smaller overall footprint than two LMFs, with one providing Level III maintenance and the other providing only Level I maintenance. As discussed in Appendix 2-G, both facilities require approach and exit tracks, and double-ended facilities operate far more optimally than stub-ended facilities. Both facilities would also require storage tracks for trains: (1) a Level I facility requires sufficient storage tracks to accommodate the trains to be supplied for the next morning's service at the HSR stations supported by the facility. As discussed in the Draft EIR/EIS for the San Francisco to San Jose Project Section (Authority 2020c), 10 storage tracks would be required for an LMF providing Level I daily maintenance. (2) a Level II or III facility requires from 2 to 8 maintenance shop tracks, depending on level. Both facilities would require a maintenance building with shop areas and office space, parking areas for staff, power substations, storage facilities, internal roadways, and roadway access to adjacent public roadways. As such, if there were separate Level I and Level III facilities, the total footprint would be much larger than a combined LMF providing Level I, II, and III maintenance. This would result in additional construction activity and effects due to the construction of additional facilities (such as additional track, storage, roads, and buildings) that would be avoided with construction of a single facility. Two LMFs would also require additional employees, since two facilities would be operated on a continual basis, which would result in higher operational costs. Although Level III maintenance activities are nominally monthly activities for a single train, Level III maintenance activities are done on a rolling basis for different trains, such that the Level III LMF would always be operating, resulting in additional staff dedicated to each facility. In contrast, a single facility allows for efficiencies in staff use so that staff can work on Level I, II, and III maintenance as necessary. For the reasons articulated above, a Level I LMF or a single LMF providing Level I, II, and III maintenance activities located between San Jose and Gilroy is not considered logistically desirable given the Authority's operational requirements, would result in additional operational cost, and would result in greater

## Response to Submission 2129 (Margaret Sohagi, City of Brisbane, June 9, 2021) - Continued

### **2129-6421**

operational environmental impacts due to overnight deadhead train moves compared to the proposed LMF in Brisbane. For these reasons, alternatives with a Level I LMF in Brisbane combined with a Level III LMF between San Jose and Gilroy were dismissed from further consideration.

### **2129-6422**

Please see the response to submission SJM-2129, comment 6421, which explains why an alternative suggested by the comment was not carried forward for evaluation in the Draft EIR/EIS. The LMF alternatives analyzed in the San Francisco to San Jose Project Section Draft EIR/EIS (Authority 2020c) reflect more than a decade of alternatives development and LMF site evaluations based on the constraints and criteria necessary for an LMF.

### **2129-6423**

Please see the response to submission SJM-2129, comment 6421, which explains that a co-located LMF with the proposed MOWF in Gilroy would result in additional construction and environmental effects compared to the proposed alternatives with an LMF in Brisbane analyzed in the San Francisco to San Jose Project Section Draft EIR/EIS (Authority 2020c) and an MOWF in Gilroy analyzed in the San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS.

### **2129-6424**

Please see the response to submission SJM-2129, comment 6421, which explains that a co-located Level III LMF with the proposed MOWF in Gilroy would result in additional construction and environmental effects compared to the proposed approach of the LMF in Brisbane and the MOWF in Gilroy.

The comment suggests the potential downsizing of the proposed Brisbane LMF to Level I facility would reduce the size to 40 acres, but it does not substantiate how the size of 40 acres was derived. As explained in the response to submission SJM-2129, comment 6421, even a Level I LMF in Brisbane would require substantial acreage for the approach and exit tracks for a double-ended facility, extensive storage tracks, parking for staff and visitors, shop area, storage, internal roads, and connection to adjacent public roadways. While shop tracks could nominally be reduced in a Level I facility compared to a Level III facility, any reduction in the Brisbane LMF footprint would come at the expense of an expansion of the MOWF footprint in an area that contains important farmland and more sensitive biological resources than the Brisbane LMF footprint, and it would be located in the Soap Lake floodplain. In addition to this increased adverse environmental impacts, this suggested alternative involves greater operational inefficiencies and additional cost impacts as described in submission SJM-2129, comment 6421. Therefore, this alternative was dismissed from further evaluation for Brisbane or any other potential site between San Francisco and San Jose.

### **2129-6425**

Please see responses to submission SJM-2129, comments 6419, 6421, and 6424.

### **2129-6426**

As described in the responses to submission SJM-2129, comments 6419, 6421, and 6424, alternatives including an LMF facility between San Jose and Gilroy were dismissed from further consideration and not analyzed in the Draft EIR/EIS due to environmental, operational, and cost considerations. Therefore, contrary to the commenter's assertion, the Draft EIR/EIS and the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS were not required to analyze the potential impacts of such a facility on lighting, wildlife movement, or other resources.

## Response to Submission 2129 (Margaret Sohagi, City of Brisbane, June 9, 2021) - Continued

### **2129-6427**

As described in responses to submission SJM-2129, comments 6419, 6421, and 6424, alternatives including an LMF facility between San Jose and Gilroy were dismissed from further consideration and not analyzed in the Draft EIR/EIS due to environmental, operational, and cost considerations. Therefore, the Draft EIR/EIS and the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS were not required to analyze the potential impacts of such a facility on lighting, wildlife movement, or other resources.

### **2129-6428**

The comment states that the Draft EIR/EIS and the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS are flawed and must be revised to analyze an alternative with an LMF for Level III maintenance facilities in Gilroy instead of in Brisbane. Please see the response to submission SJM-2129, comment 6419 regarding the relationship of maintenance facilities at the Gilroy MOWF and the Brisbane LMF and the response to submission SJM-2129, comment 6421 regarding consideration of alternatives that would involve a Level III maintenance facility in the San Jose to Merced Project Section (including near Gilroy). Please see response to submission SJM-2129, comments 6426 and 6427 explaining there is not a need for lighting and wildlife impacts of an LMF alternative between San Jose and Gilroy.

### **2129-6429**

This comment summarized prior comments regarding LMF alternatives. Please see responses to submission SJM-2129, comments 6419, 6421, 6424, 6426, and 6427.



## Submission 2127 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 8, 2021)

### San Jose - Merced - RECORD #2127 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/8/2021  
**Submission Date :** 6/8/2021  
**Interest As :** Local Agency  
**First Name :** Gerry  
**Last Name :** Haas  
**Attachments :** HSR\_RDEIR\_SDEIS\_Comment\_Letter.pdf (3 mb)

#### Stakeholder Comments/Issues :

Hello,

Please accept the attached comment letter on the High Speed Rail San Jose to Merced Project Revised Draft EIR/Supplemental Draft EIS. Thank you for the opportunity to comment.

Sincerely,

Gerry Haas

Conservation Planner  
 Santa Clara Valley Habitat Agency  
 669-253-6127 Mobile: 530-401-0721  
[www.scv-habitatagency.org](http://www.scv-habitatagency.org)

WARNING: This message is from an external user. Confidential information such as social security numbers, credit card numbers, bank routing numbers, gift card numbers, wire transfer information and other personally identifiable information should not be transmitted to this user. For question, please contact the Morgan Hill IT Department by opening a new helpdesk request online or call 408-909-0055.



June 8, 2021

Attn: Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS  
 100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
 San Jose, CA 95113

Via e-mail: [san\\_jose\\_merced@hsr.ca.gov](mailto:san_jose_merced@hsr.ca.gov)

#### RE: Revised Draft EIR/Supplemental EIS Comment

To Whom it May Concern,

The Santa Clara Valley Habitat Agency (Habitat Agency) and Pathways for Wildlife (Pathways) respectfully submit the following comments on the Revised Draft EIR/Supplemental Draft EIS for the San Jose to Merced Section of the California High Speed Rail Project (RDEIR/SDEIS). The Habitat Agency and Pathways have reviewed the RDEIR/SDEIS. Although the Project is not covered by the Habitat Plan for impacts to special status species and habitats, it occurs within the Habitat Plan Permit Area and will result in significant impacts to terrestrial and aquatic species, natural resources and habitats as discussed in the document.

This comment letter does not replace the June 23, 2020 comment letter provided by the Habitat Agency and Pathways during the public comment period for the original DEIR/DEIS. The comments below are focused on the new information presented in the RDEIR/SDEIS and should be considered in addition to the original comment letter.

The RDEIR/SDEIS provides new biological resources analysis that was not included in the Draft EIR/EIS. In total, there are four primary areas of revision to the Biological Resources Chapter that required new or additional analysis and mitigation. These consist of the following:

1. New Special Status Species – Southern California/Central Coast Mountain Lion
2. New Special Status Species – Western Monarch Butterfly
3. Impacts of Construction and Operational Noise on Wildlife
4. Impacts of Construction and Operational Light on Wildlife

The following comments reflect the concerns and recommendations of the Habitat Agency/Pathways upon review of the revised sections of the RDEIR/SDEIS

## Submission 2127 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 8, 2021) - Continued

2127-6323

### 1. Southern California/Central Coast Mountain Lion Candidate Listing for the California Endangered Species Act by the California Fish and Game Commission

On May 1, 2020, the California Fish and Game Commission published a notice of findings to designate the southern California/Central Coast population of the mountain lion as a candidate species under the California Endangered Species Act. The petition cites that both sub-populations have low genetic diversity and effective population sizes. As stated in the RDEIR/SDEIS, although low population size alone is a cause for conservation concern, habitat loss and fragmentation due to roads and development have led to extreme levels of isolation and high mortality rates. Understandably, the effects of construction and operation of a new rail line will have significant impacts on a species which requires extensive unfragmented habitat for hunting and breeding. Linear features such as roads and railways are particularly challenging for mountain lion, which is a highly mobile species. The RDEIR/SDEIS recognizes to this impact and identifies mitigation measures for short-term construction and long-term operational impacts to mountain lion habitat and also to connectivity between sub-species that is critical to their genetic diversity.

The importance of the candidate listing of mountain lion is that it is now considered a special status species and mitigation measures must be tailored specifically for direct and cumulative effects to the species that could result from the project. Several of the original mitigation measure were modified to address the candidate listing of mountain lion because, as stated in the RDEIR/SDEIS, mountain lion habitat and connectivity impacts analysis was included in the DEIR/DEIS, which relied on the Wildlife Connectivity Analysis (WCA) (Appendix C of the *Biological and Aquatic Resources Technical Report*) prepared for the High Speed Rail Authority (HSRA). The mitigation measures included in the DEIR/DEIS were, therefore, carried forth into the RDEIR/SDEIS with some modifications. Four new measures (MM#86 - MM#89) were introduced in the RDEIR/SDEIS, with three of them specifically addressing additional mountain lion impacts.

Most of the mitigation measures designed to reduce impacts on mountain lions are focused on minimization of construction time impacts, conducting of surveys and monitoring and compensatory mitigation. In large part, the Habitat Agency and Pathways are supportive of the measures.

However, one has not been modified to effectively address concerns raised by the Habitat Agency and Pathways in the June 2020 comment letter and also in previous and subsequent meetings with HSRA. MM#78 includes a requirement for wildlife crossings through the 2.5-mile section of embanked rail line. The wildlife crossings are necessary because without them, the embanked length of extending from Casa de Fruta to the east would be a complete barrier to wildlife movement. Although it is encouraging that HSRA has proposed culverts to support wildlife movement every 0.3-mile, the culverts would only assist small wildlife species such as foxes, badgers, etc. Large mammals such as mountain lion and deer are not inclined to use culverts for passage as they move between landscapes. In addition, tule elk, will not use culverts at all. For this species and, to a lesser degree also for deer and mountain lion, a 2.5-mile length of raised earth rail line will be a significant impact to the movement these species require.

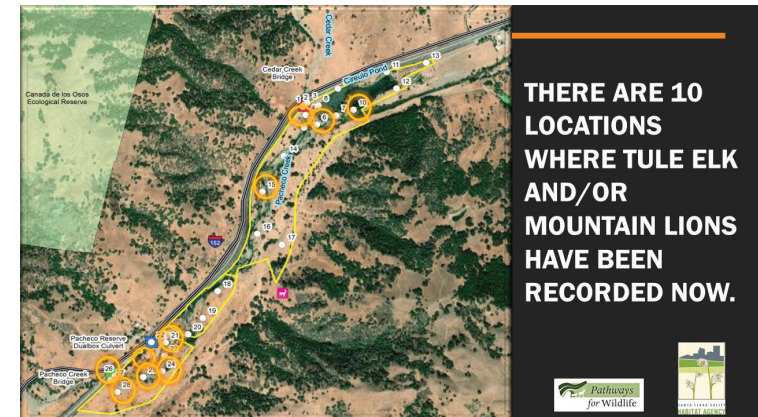
2127-6323

### Comment 1

Please revise MM#78 to include an analysis of, and potential commitment to replacing multiple culverts with short segments of open-span bridge or elevated rail in the embankment sections of the alignment in the west slope of Pacheco Pass. Megafauna such as mountain lion, tule elk and deer are much less likely to use culverts than they are to use open spans of undercrossing.

2127-6324

In addition to the candidate listing of mountain lion, the RDEIR/SDEIS acknowledges Pathways' recently completed study – *Wildlife Permeability and Hazards across Highway 152 Pacheco Pass: Establishing a Baseline to Inform Infrastructure and Restoration 2020* (Permeability Study). The Permeability Study documents and highlights that the Habitat Agency's Pacheco Creek Reserve is a heavily utilized site for breeding, foraging, hunting and landscape movement for numerous wildlife species, including mountain lion. Several mountain lions have been photographed throughout the PCR, most of which are concentrated in the PCR's westernmost parcel outlined in yellow in the image below. The orange circles denote specific locations of passage of either mountain lion or tule elk, another species being noticed more frequently in the area.



The importance of this image is that the concentration of documentation of megafauna through the PCR to date indicates that the SR 152 bridge over Pacheco Creek at the downstream end of the PCR is a key feature on the landscape which provides safe access beneath SR 152 and connects the Gavilan/Santa Cruz Mountain ranges to the south and west with the Diablo range to the north. The Permeability Study demonstrates that of the five primary culverts and bridges that provide safe wildlife crossings in the Study's reach of Pacheco Pass, this particular bridge is the most frequently used with 845 documented wildlife passages in a single year.

## Submission 2127 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 8, 2021) - Continued

Study Site	Total Wildlife Passages Recorded from July 2018-July 2019.
Pacheco Creek Bridge	845
Pacheco Reserve Dual Box Culvert	720
Firestation Bridge	700
Cedar Creek Bridge	485
Elephanthead Dual Box Culvert	375
<b>Grand Total</b>	<b>3,125</b>

2127-6324



While the bridge at the PCR is clearly a critical connectivity point between the two mountain ranges, it also provides access up and downstream for many other species that rely on the creek for habitat. Until the Permeability Study was completed, the extent of species activity and habitat use on this site and specifically beneath this bridge was not fully understood. The bridge is especially important to deer, mountain lion and tule elk as they generally do not utilize culverts of any size and prefer open spans of bridge to cross beneath linear structures. These megafauna are much more likely to cross over highways where conflict with motorized traffic is common in the Pacheco Pass. All three of these species have been documented in the PCR in the vicinity of the bridge and beneath it. Now its importance to wildlife is clear and the steps the Habitat Agency will take in the coming years will be focused on further protecting and enhancing wildlife use of this critical feature.



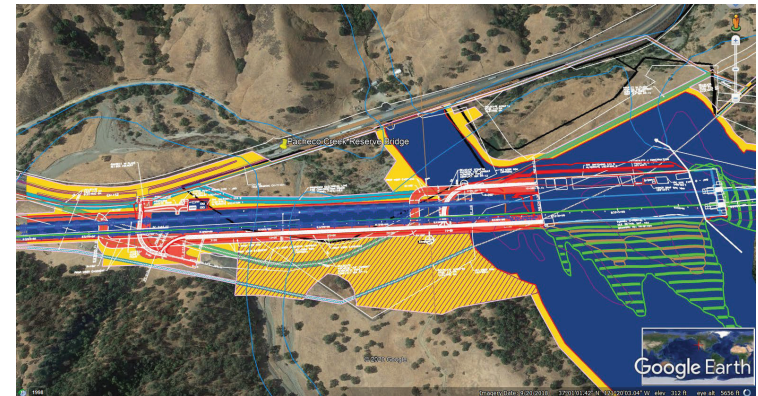
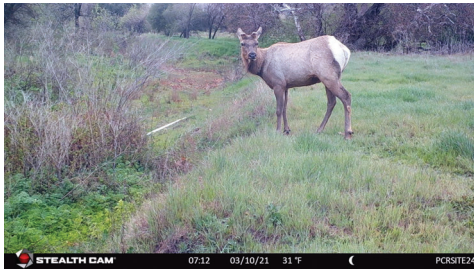
Bushnell 48 PachecoSmid 82°F/27°C 09-06-2018 17:40:09

2127-6324

The importance of this bridge as a safe passage beneath the busy highway that connects large areas of open space has led to the development of infrastructure plans by the Habitat Agency, Pathways and the California Department of Transportation (Caltrans) to increase the functionality of the bridge for safe highway crossings. When the creek beneath the bridge is inundated with water, there is a corresponding increase in wildlife mortality on the highway above. These infrastructure features will include a new dirt pathway under the bridge and on top of the rip-rap armoring at the headwalls to facilitate movement of species during high flow events, culvert clearing and passage improvements. In addition to improving passage beneath the bridge and through culverts, the Study concluded that directional fencing on both sides of SR 152 would encourage wildlife species to utilize existing bridges and culverts instead of crossing over the highway and thus would reduce localized roadkill. Caltrans is very supportive of this improvement and has offered financial assistance to the Habitat Agency to conduct the work. These improvements, funded by a Local Assistance Grant, Habitat Agency funding and additional assistance from Caltrans may be constructed as early as fall 2021.



## Submission 2127 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 8, 2021) - Continued



2127-6324

Impact BIO#42 identifies temporary disruption to wildlife and wildlife movement. Please note that the Habitat Plan considers temporary impacts to last no longer than one year in duration with an additional one year for the site to return to pre-existing conditions. All other impacts are considered permanent. The Habitat Agency understands that definitions of "temporary" may vary and for the purpose of CEQA/NEPA, the definition can be considered in the context of the project as a whole. However, the construction activity at the tunnel entrance on the Pacheco Creek Reserve (PCR) may last at least three, and as many as five years in duration. There will be extensive noise, light, heavy equipment and vehicular traffic introduced into the PCR, where existing conditions include only the traffic noise from the adjacent Pacheco Pass Highway. The further one travels southward from the highway, the less audible/visible and more muted is the traffic noise and light.

Construction activity at the PCR for a period of 3-5 years will be a significant impact as noted in the RDEIR/SDEIS, but what was overlooked is that this construction period has the very real potential to completely scare away mountain lion, deer and elk (as well as other species) from the PCR for generations. The effects of multiple years of construction activity could cause mountain lions to change their movement and dispersal patterns and there could be a corresponding decrease in the use of the bridge at the PCR, possibly negating the expense and effort the Habitat Agency and Pathways have contributed to the careful management of the site, the ongoing monitoring and the pending infrastructure improvements.

Following the extensive and highly disruptive construction window, the use of the tunnel, embankment and elevated sections of rail will continue to impact mountain lion, which are typically shy and avoid human activity and development. The direct effects of construction activity on the PCR will result in a permanent change to a critical landscape linkage that is currently utilized by mountain lions, which will be compounded by the immediate initiation of a new use, the high-speed rail line. This sequence of new uses and impacts to the site will undoubtedly affect the future use of the site by mountain lion and will

2127-6324

As it relates to the mountain lion, the PCR provides both habitat and an important connection point for the species between mountain ranges. For this reason, the proposed use of the site for a tunnel entrance for High Speed Rail and an embanked and elevated length of track just a few hundred feet from this bridge will have significant short and long term effects on mountain lion use of the site. Below is a representation of the land cover impacts that will result from the construction of the HSR alignments through a portion of the PCR. The image shows its proximity to this highly used bridge.



## Submission 2127 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 8, 2021) - Continued

2127-6324

likely result in a “dead zone” of mountain lion hunting, breeding and, most importantly, movement between the high-speed rail alignment and the nearby Pacheco Pass Highway.

While compensatory mitigation may be appropriate for direct on-site impacts to species and habitat, it is insufficient for construction and long-term operational impacts on wildlife connectivity in the region. Only one mitigation measure attempts to address the loss of permeability due to construction of the rail line and the barriers it represents. MM#79 focuses on offsetting permeability impacts through the entire San Jose to Merced alignment. But it only addresses impacts from the maintenance of way facility (MOWF) and is only focused on the Santa Cruz Mountains and the Soap Lake floodplain. It consists of, at best, land to be set aside as mitigation with some enhancement. The significant cumulative impacts to mountain lion connectivity that will radiate outward from the PCR need to be mitigated in the Pacheco Pass area because that is where the critical mountain lion linkage will be most directly affected.

As stated above, the Habitat Agency and Pathways do not consider compensatory land acquisition alone to be sufficient mitigation for these impacts. Nor are the design features and minimization measures adequate to address the scale of impacts to the local mountain lion population. This is because these collective measures do not reduce the impact to zero and there will still be a net loss of habitat and permeability. At least one land bridge to replace the lost function of the well-established PCR bridge in facilitating movement of highly mobile mountain lion (and also deer and tule elk) should be constructed over SR 152 in the Pacheco Pass area. This would be considered by the Habitat Agency and Pathways to be a means to address the significant loss of permeability, connectivity and the challenges that a development of this scale represent to the mountain lion.

**Comment 2**

The Final EIR/EIS should include a mitigation measure committing the High-Speed Rail Authority to provide 100% of the funding and resources necessary to fully design and permit a minimum of one land bridge spanning SR 152 in the Pacheco Pass area. Additionally, the High-Speed Rail Authority should commit to providing 50% of the construction cost of one or more land bridges in Pacheco Pass. The remaining construction funding will be met by the Habitat Agency and may include funding from other sources (partners, grants, etc.)

2127-6325

The proposed method for locating mountain lion dens in the project area, as specified in MM#87, is not likely to be successful. Mountain lion dens are extremely difficult to locate, even for qualified biologists. Leading mountain lion expert Chris Wilmers, PhD., who was consulted on this issue, stated that the only way to locate mountain lion natal dens is by using GPS collar data. (Please see attached letter from Chris Wilmers, UCSC Puma Project.)

**Comment 3**

How does HSRA plan to include effective methods for finding and locating mountain lion dens? Will GPS collar studies be incorporated into this methodology, requiring radio collaring expertise and permitting?

2127-6326

In MM#88, the proposed compensatory mitigation ratio for permanent impacts to breeding/foraging habitat and high priority foraging and dispersal habitat is of 2:1. The proposed mitigation ratio for

2127-6326

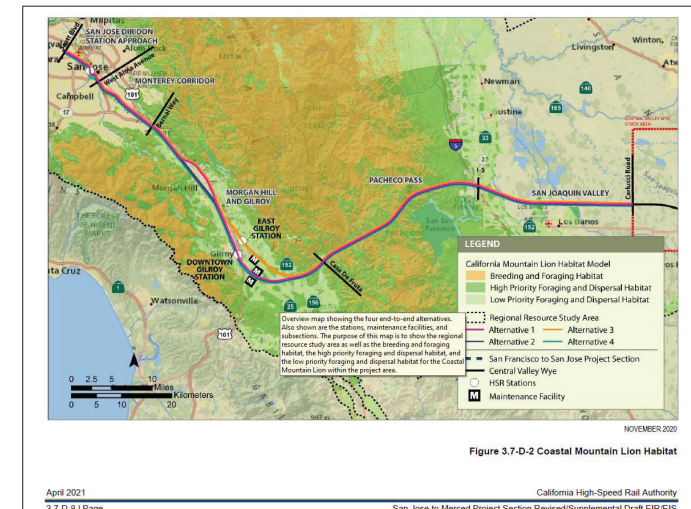
permanent impacts to low priority foraging and dispersal habitat is 1:1. The Habitat Agency and Pathways consider both of these mitigation ratios to be too low.

The Pacheco Pass area that will be permanently impacted consists both of high priority and low priority foraging and dispersal habitat. Please see revised HSR DEIR Figure 3.7-D-2 Coastal Mountain lion habitat below. Chris Wilmers has also noted in his comment letter that the current HSR design and proposed mitigation measures will have a significant effect on the genetic status for mountain lions in the Pacheco Pass linkage area.

We echo Chris Wilmers comments that the proposed mitigation ratios are inadequate for ensuring genetic connectivity and the health of this region’s mountain lion population, which is currently under review as a candidate species for listing due to the low genetic effective population size and heterozygosity.

**Comment 4**

Will HSRA include adequate mitigation ratios for permanent impacts to both high and low priority foraging and dispersal habitat for mountain lion in the FEIR/EIS?



## Submission 2127 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 8, 2021) - Continued

2127-6327

### 2. Monarch Butterfly Candidate Listing for the Federal Endangered Species Act

On December 15, 2020, the monarch butterfly became a candidate for listing under the FESA. Monarch butterfly do not overwinter within the project area but are known to migrate through and even breed in the area. Several locations along the rail alignment within the Habitat Plan permit area include milkweed and suitable foraging and breeding habitat. This is certainly true for the Pacheco Creek Reserve. Compensatory mitigation along the entire alignments through the Habitat Plan permit area for permanent impacts to monarch butterfly breeding/foraging habitat as described in MM#86 should include language that accurately describes the permanent impacts. Specifically, future O&M activities adjacent to the tracks and especially vegetation management should be considered the “footprint” of the permanent project impacts. Surveys for milkweed should be conducted to determine potential for monarch butterfly in advance of construction activities on all new sections of rail.

#### Comment 5

Please revise and strengthen MM#86 to require an accurate assessment of the permanent impacts of the project for the purpose of determining an appropriate compensatory mitigation figure for impacts to monarch butterfly. MM#86 should clearly state that the permanent impacts include all permanent development plus a vegetation management buffer that is equal to the anticipated area of vegetation management in the future. In addition to compensatory mitigation, we believe HSR should contribute monies to a Monarch butterfly pollinator habitat restoration fund designed to facilitate the creation and restoration of pollinator habitat within the NCCP permit area.

2127-6328

### 3. Noise and Vibration Disturbances to Wildlife

The noise analysis prepared for the Biological Resources Chapter 3.7 identifies construction noise, propulsion or machinery noise from electric motors, mechanical noise from the wheels on the track and aerodynamic noise resulting from airflow moving past the train. These noise sources do not reference “tunnel boom”, which is a sonic boom that can be caused when a train enters a tunnel at high speed. Section 3.4 Noise only provides a brief explanation of potential avoidance or minimization of a shock wave:

“Based on the current tunnel design, roughly half of the sound generated in the tunnel would pass out through the portal, and the other half would propagate into the interior. The effect would be a rapid rise in sound level as the train leaves the tunnel and portal, forewarned by a propagating wave ahead of the train. Depending on the shape of the portal, shape of the train nose, and blockage ratio, the rate of pressure rise associated with rapid train movement can be substantial. The pressure wave front rate of rise is reduced by friction between the moving air column and tunnel wall, so that the pressure wave does not easily develop into a shock wave. This portal noise effect has been studied theoretically and experimentally and is well understood. However, as described in Chapter 2, Alternatives, attenuation of the portal noise will be achieved with long, flared portals and low blockage ratios. In-tunnel cross-passages and vents may also be utilized to reduce pressure magnitudes and rates of rise, though passage of these vents may generate additional propagating and steepening wave fronts. These tunnel and tunnel portal design features will be used to attenuate additional noise associated with the train entering or exiting a tunnel.”

This language does not seem to imply that tunnel boom or shock waves will not be experienced at the portals, but that they will be minimized through portal design features. Intermittent and repeated shock

2127-6328

waves or sonic booms would be highly disruptive to nearly all forms of wildlife occurring at the PCR or near either of the portals of the tunnel section beginning at Casa de Fruta.

#### Comment 6

Please confirm the tunnel portal at the Pacheco Creek Reserve will not experience shock waves or “tunnel boom” when trains enter or exit the portal.

2127-6329

As mentioned in the RDEIR/SDEIS, the impacts of construction and operational noise on wildlife is significant, and mitigation measures are proposed to reduce these impacts, including construction of a sound barrier in various segments of the rail alignment where operational noise would be more impactful on existing development or wildlife. However, the Habitat Agency and Pathways do not feel that a sound barrier, as proposed in MM #77b, and which would be a minimum of 17 feet tall and stretching for considerable distances, is a good solution. Even with culverts installed beneath the wall for wildlife access, the walls will be a significant visual and physical barrier. In the HCP-NCCP permit area where terrestrial movement is critical, especially in the Pacheco Pass SR 152 area, sound barriers should not be considered.

#### Comment 7

The Habitat Agency and Pathways do not support the use of sound walls in any locations of the rail alignment through the Habitat Plan area that support terrestrial wildlife movement.

2127-6330

### 4. Lighting and Visual Disturbance Effects on Wildlife

The RDEIR/SDEIS includes an analysis of artificial light at night (ALAN) impacts on various wildlife species. The new analysis concludes that construction lighting will be subject to a lighting plan to ensure all lighting is directed in toward the work area and only the minimum required. Operationally, the impacts of train headlights will be significant, but short duration, with the greatest impacts at locations where the train is at grade or on an embankment. Other light impacts are limited to the safety lighting of the track, which is proposed to be minimal and only directed inward and downward on the track itself.

Light impacts are further addressed in MM#77b and are proposed to be partially mitigated through the construction of light and sound barrier. Specifically, the 17-foot tall opaque walls that are intended to screen noise and light from adjacent sensitive receptors. Again, the Habitat Agency and Pathways consider such walls to result in additional impacts and should not be incorporated into designs in areas where terrestrial wildlife movement occurs. In our opinion, it would be better for wildlife to habituate to the noise.

To address the impacts of light, short screening walls could be installed adjacent to the track in at-grade or embankment sections. A mitigation measure to ensure minimal or no light trespass onto adjacent natural lands should also be implemented.

#### Comment 8

All lighting at the portals and along the rail alignment within the Habitat Plan permit area must be directed inward toward the track and not be allowed to spill onto adjacent land cover or upward into

# Submission 2127 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 8, 2021) - Continued

ATTACHMENT 1

2127-6330

the sky. There should be a requirement to minimize or restrict light spillage onto adjacent natural landscapes. HSRA should demonstrate that all exterior lighting at all facilities complies with the International Dark Sky Association's Dark Sky Standards.

## Comment 9

2127-6331

All lighting at fixed facilities like maintenance areas, corporation yards, switching stations or unmanned buildings should not be illuminated, or should only be minimally illuminated only for security purposes. Light should not be allowed to spill onto adjacent land cover or upward into the sky.

The Habitat Agency and Pathways fully expect that the HSRA will act in good faith with regard to the discussions and commitments made between the two parties thus far. In this respect, these comments on the RDEIR/SDEIS are intended to provide an opportunity for the HSRA to correct the administrative record and strengthen its position on biological and aquatic resource impacts mitigation.

We look forward to having our comments addressed in the Final EIR/EIS and welcome any engagement on behalf of HSRA to ensure that its responses to our comments are sufficiently vetted and provide adequate mitigation for project impacts in the eyes of the Habitat Agency.

Thank you for your time,

Sincerely,



Edmund Sullivan, Executive Officer

Santa Clara Valley Habitat Agency

## Attachments:

- 1- Comment Letter from Christopher Wilmers, Phd. on project impacts and mitigation for mountain lion

UNIVERSITY OF CALIFORNIA, SANTA CRUZ

BERKELEY • DAVIS • IRVINE • LOS ANGELES • MERCED • RIVERSIDE • SAN DIEGO • SAN FRANCISCO

Environmental Studies Department  
1156 High St.  
Santa Cruz, CA 95064



SANTA BARBARA • SANTA CRUZ

email: cwilmers@ucsc.edu  
voice: 831-459-3001  
fax: 831-459-4015

May 17, 2021

Dear High Speed Rail Authority,

I am writing to comment on the recently revised mountain lion EIR for the high speed rail section crossing the Pacheco Pass and Coyote Valley. These areas are important habitat for mountain lions providing genetic connectivity for mountain lions. This is especially important given the low genetic heterozygosity of mountain lions in this area and their recent proposed listing as a threatened species in California. The proposed mitigation measures are insufficient to insure genetic connectivity and the health of mountain lion populations in this area.

In particular measure BIO-MM#87 is insufficient to finding and mitigating the impact on mountain lion nursery sites (i.e. dens). Finding mountain lion nursery sites is like finding a needle in a haystack. The only scientifically substantiated way of finding nursery sites is to use tracking data from female mountain lions fitted with GPS collars. Even with GPS location data indicating that a nursery site might exist within a 10 meter diameter circle, it can take trained biologists up to half an hour to locate the den. Scaling this up to the tens of square kilometers that you are proposing, without the aid of GPS instrumented animals, would be a fool's errand.

Additionally, I would like to request that adequately sized over- or under-crossings be provided in order to allow safe passage of mountain lions across the rail lines. The current proposed culverts are too long and narrow to be suitable as a mountain lion crossing.

Sincerely,



Christopher Wilmers  
Professor

## Response to Submission 2127 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 8, 2021)

### 2127-6323

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-8: Impact on Wildlife Movement in the Western Pacheco Pass Region.

### 2127-6324

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-8: Impact on Wildlife Movement in the Western Pacheco Pass Region.

### 2127-6325

The commenter asserts that pre-construction surveys for mountain lion required under BIO-MM#87 are insufficient. The Authority acknowledges that there are technical challenges surrounding the identification of mountain lion dens, as noted by the commenter. However, there are also no existing survey protocols that have been developed to date for mountain lions. Consequently, the Authority determined that surveys for mountain lion dens would represent a “best effort” to find and avoid dens if possible, absent other options. Additionally, with respect to GPS collar data, the Authority has modified BIO-MM#87 in the Final EIR/EIS to note that GPS collar data may also be used to help identify mountain lions and their dens.

### 2127-6326

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-8: Impact on Wildlife Movement in the Western Pacheco Pass Region.

Please also see the response to submission SJM-2134, comment 6245, which discusses mitigation ratios for mountain lions and the overall mitigation strategy for addressing impacts on genetic connectivity/wildlife movement.

### 2127-6327

The commenter generally summarizes the status and biology of the monarch butterfly. The commenter also asserts that compensatory mitigation for impacts should accurately describe the “footprint” of permanent project impacts (i.e., all areas subject to future operations and maintenance activities within the right-of-way). The commenter also notes that surveys should be conducted in advance of project construction activities. Lastly, the commenter suggests an additional mitigation measure to contribute money to a monarch butterfly pollinator habitat restoration fund.

The Authority notes that BIO-MM#14 in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS already requires surveys for host plants and adult butterflies as suggested by the commenter. With respect to permanent habitat impacts, the Authority has already considered all areas within the HSR right-of-way as permanently affected for the purposes of the impact assessment. Operations and maintenance activities that could result in vegetation removal and habitat disturbance would also occur in this corridor. Table 3.7-13 in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS outlines the amount of permanent and temporary potential habitat impacts from the proposed project. However, the Authority also notes that not all potential habitat would be occupied by monarch butterfly or its host or nectar plants. Consequently, BIO-MM#86 requires compensatory mitigation for permanent impacts on occupied breeding and foraging habitat (i.e., occupied habitat identified under BIO-MM#14). Lastly, the Authority has considered the commenter’s suggestion to contribute funds to a monarch butterfly pollinator habitat restoration fund; however, no such fund currently exists, and therefore such a measure is not feasible.

### 2127-6328

The Authority confirms that the tunnel portal at the Pacheco Creek Reserve would not experience shock waves or “tunnel boom” when trains enter or exit the portal based on project design features included in Section 2.4.4.5, Tunnel Profile, of the EIR/EIS, including long, flared portals and low blockage ratios and use of in-tunnel cross-passages and vents to reduce noise pressure magnitudes and rates of rise, and the analysis presented in Impact NV#5 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS as quoted by the commenter.



## Response to Submission 2127 (Gerry Haas, Santa Clara Valley Habitat Agency, June 8, 2021) - Continued

### 2127-6329

The Authority understands the comment and the concern. Revisions to the Final EIR/EIS in BIO-MM#80 clarify that the noise/visual barriers proposed for the western Pacheco Pass area would be installed on viaduct structures, not on at-grade or embankment sections. Consequently, they would not affect terrestrial wildlife movement because the viaduct would continue to allow species movement under the structure.

### 2127-6330

The commenter summarizes the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS analysis and mitigation provided to address ALAN impacts and again notes that commenter does not support the noise/visual barriers proposed under BIO-MM#80 because they assert that the barriers will have impacts on terrestrial wildlife movement. Please see response to submission SJM-2127, comment 6329 regarding the placement of the noise/visual barriers. The barriers would not affect terrestrial wildlife movement.

The commenter also suggests additional mitigation measures requiring the direction of light sources to avoid “spill over” into adjacent natural landscapes and suggests that all exterior lighting should comply with the International Dark Sky Association’s Dark Sky Standards. The Authority has clarified in the Final EIR/EIS in Chapter 2, Alternatives, that lighting sources would be required for safety and security at some project facilities. Chapter 2 in the Final EIR/EIS also clarifies that all exterior lighting sources would be shielded and directed downward and would use the minimum amount of lights necessary to ensure safety and security and to be consistent with OSHA standards. The Authority notes that these clarifications are generally consistent with the International Dark Sky Association’s Dark Sky Standards, which focus on only lighting the area required, only lighting when needed, being no brighter than necessary, minimizing blue light emissions, and being shielded to point downward.

### 2127-6331

The Authority notes that lighting at some project facilities is required to ensure safety and security and/or to facilitate emergency access. BIO-MM#89 requires the Authority to include outdoor lighting at operations facilities using the minimum OSHA requirements so that excess lighting is not inadvertently installed. The Authority has also clarified in the Final EIR/EIS in Section 2.4.3.2, Station Facilities Building, that fixed lighting sources would be designed to direct light downward, using shielding and other methods, minimizing light spillover into adjacent areas. Lastly, the Authority notes that BIO-IAMF#12 in the Draft EIR/EIS would also require the Authority to reduce horizontal or skyward illumination using shielding. Collectively, these project design, impact avoidance, and mitigation measures would minimize or avoid the spilling of light onto adjacent lands or into the sky.

# Submission 2132 (Rita Khosla, Santa Clara Valley Water District, June 9, 2021)

DocuSign Envelope ID: 54 1 5 6-EB64-407E- 55-44F62E10AA18

**San Jose - Merced - RECORD #2132 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/9/2021  
**Submission Date :** 6/9/2021  
**Interest As :** Local Agency  
**First Name :** Rita  
**Last Name :** Khosla  
**Attachments :** Letter\_13665 -  
\_Revised\_Supplemental\_Draft\_EIR\_EIS\_Focused\_on\_Biological\_Resources  
\_Analysis\_Content.pdf (411 kb)

**Stakeholder Comments/Issues :**

Thank you,  
Rita Khosla  
Staff Analyst  
Community Projects Review Unit  
rkhosla@valleywater.org<mailto:rkhosla@valleywater.org>  
Tel. (408) 630-2072  
[cid:image001.png@01D75D4E.E1019AD0]  
Santa Clara Valley Water District  
Clean Water \* Healthy Environment \* Flood Protection  
5750 Almaden Expressway, San Jose CA 95118  
www.valleywater.org<http://www.valleywater.org/>



Clean Water • Healthy Environment • Flood Protection

File: 32244  
Various

June 9, 2021

California High-Speed Rail Authority  
Northern California Regional Office  
Attn: San Jose to Merced Project Section: Revised/Supplemental Draft EIR/EIS Comment  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113

Subject: Revised/Supplemental Draft EIR/EIS Focused on Biological Resources Analysis Content

Dear California High-Speed Rail Authority:

Santa Clara Valley Water District (Valley Water) staff has reviewed the San Jose to Merced Project Section: Revised/Supplemental Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (DEIR/DEIS) for the California High Speed Rail Project (Project). Valley Water is a special district with jurisdiction throughout Santa Clara County. Valley Water acts as the county's groundwater management agency, principal water resources manager, flood protection agency and is steward for its watersheds, dams and creeks, and underground aquifers.

This letter transmits comments that focus on the areas of interest and expertise of Valley Water.


**Specific Comments:**

2132-6236 | **Page 3.7-27:** The described install of noise/visual barriers along high-speed rail (HSR) in upper Pacheco Creek (all HSR alternatives) would introduce movement barrier to wildlife including listed and/or special-status amphibian, reptile, and mammal species (e.g. California red-legged frog, California tiger salamander, Western pond turtle, mountain lion).

2132-6237 | **Appendix 3.7-E:** The dedicated wildlife crossings included in Appendix 3.7-E would likely be effective for mountain lion but would likely not be effective for amphibian and reptile species, as the noise barriers apparently extend several hundred feet without wildlife crossings near Pacheco Creek, see Appendix 3.7-E, Figure 3.

We appreciate the opportunity to comment on the DEIR. Please provide a copy of the Final Environmental Impact Report (FEIR) to Valley Water when available.

If you have any questions, please contact me at (408) 630-3157 or Ms. Yvonne Arroyo at (408) 630-2319.

Sincerely,  


Kevin Thai, CFM  
Assistant Engineer II  
Community Projects Review Unit

cc: U. Chatwani, R. Blank, J. Bourgeois, L. Bankosh, V. De La Piedra, D. Mody, T. Sexauer, Y. Arroyo, C. Haggerty, K. Thai, File



## Response to Submission 2132 (Rita Khosla, Santa Clara Valley Water District, June 9, 2021)

### **2132-6236**

The commenter asserts that the noise/visual barriers in the upper Pacheco Creek area will result in a new barrier to movement of terrestrial wildlife species. Mitigation measure BIO-MM#80 has been revised in the Final EIR/EIS to clarify that the noise/visual barriers in upper Pacheco Creek would be located on a section of viaduct. Consequently, the barriers would be elevated on the viaduct itself and would not result in a new movement barrier to terrestrial wildlife such as suggested by the commenter.

### **2132-6237**

Please see the response to submission SJM-2132, comment 6236. The noise/visual barriers within the upper Pacheco Creek area are proposed to be located on a section of viaduct and therefore would not affect terrestrial species movement at that location.

## Submission 2133 (Cheron McAleece, The Sohagi Law Group, PLC on behalf of the City of Brisbane, June 9, 2021)

**San Jose - Merced - RECORD #2133 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/9/2021  
**Submission Date :** 6/9/2021  
**Interest As :** Local Agency  
**First Name :** Cheron  
**Last Name :** McAleece  
**Attachments :** 210609 City of Brisbane Comment Letter - San Jose to Merced Section Revised-Supplemental Draft EIR-EIS Comment.PDF (79 kb)

**Stakeholder Comments/Issues :**

Attached please find comments on behalf of the City of Brisbane, California on the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS for the San José to Merced Section of the California High-Speed Rail Project.

Cheron J. McAleece  
Paralegal  
The Sohagi Law Group, PLC  
11999 San Vicente Boulevard, Suite 150  
Los Angeles, California 90049-5136  
C: (323) 382-3600  
T: (310) 475-5700  
F: (310) 475-5707  
E: [cmcaleece@sohagi.com](mailto:cmcaleece@sohagi.com)<<mailto:cmcaleece@sohagi.com>>  
[www.sohagi.com](http://www.sohagi.com)<<http://www.sohagi.com>>

IMPORTANT NOTICE: Pursuant to the Governor's "Stay at Home" Order, The Sohagi Law Group, PLC, is CLOSED TO THE PUBLIC. Packages requiring signatures will be returned undelivered - do not serve papers by this method. First Class U.S. Mail will be collected at least once weekly. For all matters, serve by U.S. Mail and by electronic mail to [cmcaleece@sohagi.com](mailto:cmcaleece@sohagi.com)<<mailto:cmcaleece@sohagi.com>> AND to Margaret Sohagi at [msohagi@sohagi.com](mailto:msohagi@sohagi.com)<<mailto:msohagi@sohagi.com>>. Please provide additional notice beyond the code minimums. We reserve the right to object to any notice or delivery of any kind if not actually received by counsel prior to all statutory deadlines.

Please consider the environment before printing this email.

**CONFIDENTIAL - ATTORNEY-CLIENT PRIVILEGE AND WORK PRODUCT DOCTRINE**

The information contained in this e-mail message, including attachments, is intended only for the confidential use of the designated addressee named above. The information transmitted is subject to the attorney-client privilege and/or represents confidential attorney work product and/or other applicable privileges. Recipients should not file copies of this email with publicly accessible records. If you are not the designated addressee named above or the authorized agent responsible for delivering it to the designated addressee, or you received this document through inadvertent error, any further review, dissemination, distribution or copying of this communication by you or anyone else is strictly prohibited. If you received this communication in error, please delete this e-mail and any attachments and notify us immediately by e-mailing or telephoning the sender named above at (310) 475-5700. Thank you.



# Submission 2133 (Cheron McAleece, The Sohagi Law Group, PLC on behalf of the City of Brisbane, June 9, 2021) - Continued

MARGARET MOORE SOHAGI  
NICOLE HOEKSMAN GORDON  
R. TYSON SOHAGI

MARK J.G. DESROSIERS  
MILJA M. MIRIC  
PAIGE E. SAMBLANET

ALBERT I. HERSON  
ANNE C.H. LYNCH  
OF COUNSEL



The Sohagi Law Group, PLC  
11999 San Vicente Boulevard  
Suite 150  
Los Angeles, California 90049

Sacramento Office  
1104 Corporate Way  
Sacramento, California 95831

310.475.5700 T  
msohagi@sohagi.com E

June 9, 2021

## VIA EMAIL AND SUBMISSION TO THE HSR WEBSITE

[san.jose\\_merced@hsr.ca.gov](mailto:san.jose_merced@hsr.ca.gov) and [www.hsr.ca.gov](http://www.hsr.ca.gov)

## REVISED SUPPLEMENTAL DRAFT EIR/EIS COMMENT SAN JOSÉ TO MERCED PROJECT SECTION

100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San José, CA 95143

Re: Comments by the City of Brisbane, California, on the Revised/Supplemental  
Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement for the  
San José to Merced Section of the California High-Speed Rail Project

To Whom It May Concern:

The California High-Speed Rail Authority (Authority) has issued what it refers to as a “limited revision” to its previously published Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (Draft EIR/EIS) for the San José to Merced Project Section of the California High-Speed Rail Project. On behalf of the City of Brisbane, California (City), we hereby submit comments on the Revised Draft Environmental Impact Report/Supplemental Environmental Impact Statement (Revised Draft EIR/EIS) for Project under the California Environmental Quality Act (CEQA) and the National Environmental Policy Act (NEPA).

The Draft EIR/EIS that the Authority is attempting to revise fails to disclose the fact that the proposed Gilroy Maintenance of Way Facility (MOWF) is intended to balance and supplement the functions of a light maintenance facility (LMF) the Authority proposes to construct in Brisbane.

The San José to Merced Project Section Draft EIR/EIS assumes a MOWF in Gilroy. As further discussed in the City’s September 2020 comments on the Draft EIR/EIS for the San Francisco to San José Section, the Authority fails to disclose the interrelationship between the proposed Gilroy and Brisbane maintenance facilities, resulting in a failure to properly address potential alternatives. The Authority makes the same error in the Draft EIR/EIS for the San José to Merced Section. Evidence of the intended interrelationship of the system’s maintenance activities between the San José to Merced and the San José to San Francisco segments of the system, along with the Authority’s alternatives analysis pertaining to the Gilroy and Brisbane maintenance facilities is included in Appendix 2-G of the San José to Merced Draft EIR/EIS and Appendix 2-F of the San Francisco to San José Draft EIR/EIS, both of which include as appendices the Authority’s March 14, 2016 “*Summary of Requirements for Maintenance*

## REVISED SUPPLEMENTAL DRAFT EIR/EIS COMMENT SAN JOSÉ TO MERCED PROJECT SECTION

June 9, 2021

Page 2

*Facilities.*” However, neither Draft EIR/EIS appears to consider the Gilroy and Brisbane maintenance facilities activities and alternatives recommended in the Authority’s *Summary of Requirements for Maintenance Facilities*.

Therefore, both the Draft EIR/EIS and the Revised Draft EIR/EIS for the San José to Merced segment are fatally flawed for the following reasons:

- While the Draft EIR/EIS analyzed alternative *locations* for the Gilroy maintenance facility, it did not analyze alternatives for the *activities* that could occur at the Gilroy maintenance facility.
- As a result, the Revised Draft EIR/EIS fails to adequately analyze night lighting and operations impacts of potential Level III maintenance activities on wildlife adjacent to each of the alternative Gilroy MOWF sites.

### *The Draft EIR/EIS Fails to Adequately Analyze Alternatives for the Gilroy Maintenance Facility.*

The *Summary of Requirements for Maintenance Facilities* identifies potential light maintenance facility sites for the entire statewide high-speed rail network based on its criteria and recommended the following rolling stock facilities:

- Brisbane, LMF
- Gilroy, LMF
- Central Valley, LMF
- Antelope Valley, LMF
- Los Angeles, West Yard LMF
- Los Angeles, Montebello Yard LMF
- Anaheim, LMF

Although the Authority envisioned only one location within the northern section route (between San Francisco and Merced) for a Level III LMF, the *Summary of Requirements for Maintenance Facilities* identifies two potential locations, Gilroy and Brisbane, both of which are identified in Table 1 and Table 2 of that report, portions of which are provided below.

From *Summary of Requirements for Maintenance Facilities*, Table 1: Summary of HMF, LMFs

Facility Location/ Type	No. Tracks	Level	YR 2025 Proj. Fleet of 19 Train Sets (TS)		YR 2034 Proj. Fleet of 19 Train Sets (TS)		YR 2059 Proj. Fleet of 19 Train Sets (TS)	
			Total	AM	Total	AM	Total	AM

sohagi.com

sohagi.com

# Submission 2133 (Cheron McAleece, The Sohagi Law Group, PLC on behalf of the City of Brisbane, June 9, 2021) - Continued

## REVISÉ SUPPLEMENTAL DRAFT EIR/EIS COMMENT SAN JOSÉ TO MERCED PROJECT SECTION

June 9, 2021

Page 3

			TS	TS	TS	TS	TS	TS
Brisbane LMF	13 Yd 2 or 8 Shop	III (or I)	8-10	6-8	14-17	10-13	16-21	12-17
Gilroy LMF	10 Yd 8 or 2 Shop	I (or III)	8-10 (See Note)	6-8 (See Note)	13-15	10-14	13-17	12-16

The critical note to this table presented in the *Summary of Requirements for Maintenance Facilities* states:

- **Maximum maintenance level at Brisbane could be lowered to Level I if the facility in Gilroy is built with the Level III capability.**” (emphasis added)

From *Summary of Requirements for Maintenance Facilities*, Table 2: HMF, LMF, MOI Locations

Proposed Facility	Miles (from SF Transbay)	Approximate location name	Comment
LMF	5.00	Brisbane	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Level III facility to support train servicing and start up and close-down of service at San Francisco.</li> <li>• Corresponds to location of proposed LMF.</li> <li>• This site could also function as a Level I site on a smaller footprint to support service for the San Francisco terminals.</li> </ul>
LMF	60.00	Coyote (between San José and Morgan Hill)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Level I facility to support train servicing and start up and close-down of service at San José. Gilroy and Merced. Will need to clear a level III facility at this location based on the availability of the Brisbane site or the phasing requirements of the project.</li> <li>• Corresponds to the most likely of several alternative site already being considered for an LMF.</li> <li>• Co-location of this facility with the nearby MOIF is possible.</li> </ul>
MOIF	80.00	Just South of Gilroy Station	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Corresponds to location of previously proposed MOIF.</li> <li>• Co-location of this facility with the nearby LMF is possible.</li> </ul>

The *Summary of Requirements for Maintenance Facilities* specifies that maintenance facilities at Brisbane and Gilroy are “envisioned to work together” and that “[w]hichever location is finally determined for Level III activity” would need the other location to support lower level activities as a Level I facility.

The Authority’s own *Summary of Requirements for Maintenance Facilities*, which is included as an appendix to both the San José to Merced and the San José to San Francisco Draft EIR/EIS documents, clearly demonstrates the Authority’s acknowledgement of the potential feasibility of:

- Locating a Level III facility in Gilroy and a Level I facility in Brisbane, or
- Locating a III Level in Brisbane and a Level I facility in Gilroy.

## REVISÉ SUPPLEMENTAL DRAFT EIR/EIS COMMENT SAN JOSÉ TO MERCED PROJECT SECTION

June 9, 2021

Page 4

The Authority’s *Summary of Requirements for Maintenance Facilities* recommends that maintenance facilities in both Gilroy and Brisbane be designed and provided with environmental clearance for Level III maintenance activities (quarterly inspections, including wheel truing), and states that whichever facility ultimately provides Level III maintenance, the other location would still be required for Level I (daily inspections, pre-departure cleaning and testing) and level II (monthly inspection) activities (e.g., a Level III LMF in Gilroy with a smaller Level I facility in Brisbane).

Although the *Summary of Requirements for Maintenance Facilities* presents compelling evidence and a recommendation for the San José to Merced Draft EIR/EIS to analyze Level III maintenance facilities at Gilroy and the interrelationship between the proposed Gilroy and Brisbane maintenance facilities, the Draft EIR/EIS makes no mention of this recommendation, presents no such alternatives analysis. The Draft EIR/EIS fails to provide the environmental clearance or any degree of analysis of impacts associated with Gilroy maintenance level alternatives as described and recommended in the *Summary of Requirements for Maintenance Facilities*.

In violation of the CEQA Guidelines Section 15126.6(a) requirement to address a reasonable range of potentially feasible alternatives, the Draft EIR/EIS did not include any alternatives wherein a Level III LMF would be located in the vicinity of Gilroy and a Level I facility located between San Francisco and San José<sup>1</sup>. The failure of the San José to Merced Draft EIR/EIS to heed the Authority’s own recommendation created a fatal flaw not only in the San José to Merced Draft EIR/EIS, but also in the San José to San Francisco Draft EIR/EIS.

Further, a Level III LMF located in the Gilroy area could be co-located with other planned infrastructure such as the proposed Gilroy MOWF, increasing operational efficiencies. Thus, by neglecting to analyze alternatives for the Gilroy maintenance facility that would provide for Level III maintenance activities, the Authority created fatal flaws in the Draft EIR/EIS documents for both the San José to Merced and San José to San Francisco segments<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Development of a Level III maintenance facility in Gilroy would permit the proposed Brisbane LMF to be downsized to a Level I facility (+/- 40 acres). The ability to downsize the Brisbane LMF by constructing a Level III LMF in Gilroy would have reduced the impacts of the proposed Brisbane LMF and also provided for additional potentially feasible sites outside of Brisbane to be identified and evaluated.

<sup>2</sup> As stated in Table 1 and Table 2 of the *Summary of Requirements for Maintenance Facilities*:

- “Maximum maintenance level at Brisbane could be lowered to Level I if the facility in Gilroy is built with the Level III capability.”
- The Brisbane LMF site “could also function as a level I site on a smaller footprint to support service for the San Francisco terminals.”

# Submission 2133 (Cheron McAleece, The Sohagi Law Group, PLC on behalf of the City of Brisbane, June 9, 2021) - Continued

## REVISED SUPPLEMENTAL DRAFT EIR/EIS COMMENT

### SAN JOSÉ TO MERCED PROJECT SECTION

June 9, 2021

Page 5

***The Revised Draft EIR/EIS fails to adequately analyze night lighting impacts of potential Level III maintenance activities on wildlife adjacent to each of the alternative Gilroy MOWF sites.***

As discussed above, the Authority must evaluate the alternatives associated with a Level I or Level III light maintenance facility in Gilroy along with a corresponding reduced size light maintenance facility in Brisbane. Because the San José to Merced Draft EIR/EIS analyzed only alternative locations for a Gilroy MOWF, the Revised Draft EIR/EIS concludes “Continuous sources of operations lighting would have little potential to affect wildlife, including mountain lion, because lighting would be directed toward the site and is predominantly of a fairly low intensity (approximately 5 lux for security lighting and approximately 20 to 50 lux at stations and the MOWF).”<sup>3</sup> The Revised Draft EIR/EIS thus fails to analyze the effects of night lighting of a 24-hour per day Level III LMF in Gilroy and thereby understates impacts associated with potentially feasible project alternatives for the Gilroy maintenance facility.

Because the Authority has failed to analyze an alternative of a Level III LMF in Gilroy, the Authority similarly understates potential impacts to wildlife that could occur from such a facility. Specifically, in comparing the various alternatives for the San José to Merced Draft EIR/EIS that were analyzed, the Revised Draft EIR/EIS understates impacts associated with project alternatives for the Gilroy maintenance facility, including impacts associated with the 24-hour daily operations of the recommended alternative of a Level III LMF in Gilroy:

- Impact BIO#44, Intermittent Noise Disturbance of Wildlife Using Corridors during Operations states, for example, “Impacts under Alternative 4 would be similar to but slightly greater than those under Alternatives 1 and 2 because of the presence of the MOWF at the edge of the Soap Lake 10-year floodplain. (Revised Draft EIR/EIS pg. 3.7-32).

- A Coyote Valley Level I facility would “support train servicing and start up and close down of service at San José, Gilroy and Merced.” This site could also operate as a level III facility but would need environmental clearance for a level III facility at this location based on the availability of the Brisbane site or the phasing requirements of the project.”

Within the *Summary Requirements Operations Maintenance Facilities* report, the Authority determined that maximum maintenance levels at Brisbane could be lowered to Level I if the facility in Gilroy would be constructed with the Level III capacity. The Authority identified several LMF site alternatives in the vicinity of Gilroy with likely alternative sites in the vicinity of Morgan Hill. The site size requirements for a Level III LMF could be better suited to be placed in an area which was not within a highly developed urban area.

<sup>3</sup> Revised Draft EIR/EIS pg. 3.7-19.

## REVISED SUPPLEMENTAL DRAFT EIR/EIS COMMENT

### SAN JOSÉ TO MERCED PROJECT SECTION

June 9, 2021

Page 6

- Impact BIO#47: Intermittent and Permanent Lighting Disturbance of Wildlife and Wildlife Using Corridors during Operations. Impacts under Alternative 3 would be greater than under the other three alternatives because it would cross agricultural areas east of Gilroy at grade, would cross more of the Santa Cruz Mountains to Diablo Range wildlife linkage, and would include the East Gilroy MOWF and Station in areas that currently experience low light levels. (Revised Draft EIR/EIS pg. 3.7-33).

As documented above, both the Draft EIR/EIS and the Revised Draft EIR/EIS for the San José to Merced segment are fatally flawed. Pursuant to the requirements of CEQA and NEPA, the Draft EIR/EIS, as revised in April 2021, must be thoroughly reworked to address impacts associated with Level III maintenance facilities in Gilroy as recommended in the Authority’s March 14, 2016 *Summary of Requirements for Maintenance Facilities*.

***The Authority Must Conduct a Project-Level Analysis of the Proposed Maintenance Facilities at Gilroy and Brisbane***

The lack of a CEQA-compliant analysis of potentially feasible alternatives for a light maintenance facility in Gilroy operating in lieu of, or in conjunction with, a reduced size LMF in Brisbane can only be remedied through preparation of a specific analysis of the maintenance interrelationships between the high-speed rail’s San José to Merced and San José to San Francisco segments, including analysis of:

- A Level III LMF at each of the proposed MOWF sites in Gilroy in lieu of a light maintenance facility in Brisbane;
- A Level III LMF at each of the proposed MOWF sites in Gilroy in conjunction with a Level I maintenance facility in Brisbane; and
- A Level I LMF at each of the proposed MOWF sites in Gilroy in conjunction with a reduced-size Level III maintenance facility in Brisbane.

To address their fatal flaws and provide for analysis of the maintenance interrelationships between the San José to Merced and San José to San Francisco segments, this analysis must be prepared in the form of a supplement to the Draft EIR/EIS for both high-speed rail segments and recirculated for public review.

Very truly yours,



MARGARET M. SOHAGI  
THE SOHAGI LAW GROUP, PLC

## Submission 2133 (Cheron McAleece, The Sohagi Law Group, PLC on behalf of the City of Brisbane, June 9, 2021) - Continued

**REVISED SUPPLEMENTAL DRAFT EIR/EIS COMMENT  
SAN JOSÉ TO MERCED PROJECT SECTION**

June 9, 2021

Page 7

CC: Brisbane City Council  
Clay Holstine, City Manager  
John Swiecki, Community Development Director

W:\C\373\005\00663874.DOCX

---

[sohagi.com](http://sohagi.com)



## Response to Submission 2133 (Cheron McAleece, The Sohagi Law Group, PLC on behalf of the City of Brisbane, June 9, 2021)

### 2133-6430

Comment noted. This submission duplicates submission SJM-2129. To avoid redundancy and confusion, comments were delimited and responded to in responses to submission SJM-2129 only.

## 25 TRIBE COMMENTS

## Submission 1639 (Rob Cuthrell, Amah Mutsun Land Trust, June 23, 2020)



Amah Mutsun Tribal Band of Costanoan/Ohlone Indians  
Historically known as "San Juan Bautista Band and San Juan Band" Indians of California  
PO Box 5272 | Galt, CA 95622

June 22, 2020

Attn: Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113

Email: [san\\_jose\\_merced@hsr.ca.gov](mailto:san_jose_merced@hsr.ca.gov)

**RE: Comment on "San Jose to Merced Project Section: Draft Environmental Impact Report / Environmental Impact Statement"**

Amah Mutsun Tribal Band ("the Tribe" or "AMTB") has reviewed the Draft Environmental Impact Report ("DEIR") released by the California High Speed Rail. Our Tribe paid particular attention to the Cultural Resources" Section, 13.17. As you know, all four alternatives of the proposed alignments of the High Speed Rail will significantly impact areas of profound cultural, spiritual, ceremonial, and historical significance to the Tribe. The Tribe appreciates the opportunity to review and comment on the DEIR.

Impacts of High Speed Rail (HSR) will permanently and irreversibly alter the physical landscape. The physical changes would significantly diminish the emotional and spiritual associations held by the Tribe to this landscape through injuries to the many known and unknown cultural and spiritual sites that will be partially or completed destroyed.

1639-2284

A core principle of Amah Mutsun culture and spirituality is the belief that our Tribe was created and placed in our traditional tribal territory by Creator (a spiritual being) and directed our people to care for these lands. We understand this mandate as broadly encompassing stewardship of all living things on the land, in the waters, and in the air (e.g., terrestrial animals, plants, fish, birds, etc.), as well as physical features of the landscape (e.g., streams, hills, boulders, caves, the air, etc.), which we also recognize these physical features as living beings.

Our Tribe's oral history states that over thousands of years, our ancestors gained the knowledge necessary to steward the land in ways that mutually sustained the health of the landscape and of the Tribe. Since the beginning of Euro-American colonization, our Tribe experienced immense suffering and loss that were the result of genocide; acculturation efforts; forced labor; dispossession of lands and rights; and social, economic, and political marginalization. These factors, among many others, contributed to the historical trauma which individual Tribe members and our Tribe as a whole have grappled with and continue to struggle to heal from today. Since the onset of Euro-American colonization, our Tribe has been unable to fulfill our core spiritual obligation to Creator to protect and steward the lands in our traditional territory. Even though this inability to care for our traditional lands is not our Tribe's choice or our fault, this inability to fulfil our main purpose on the Earth has nevertheless caused continuous spiritual and emotional suffering among our people for over two hundred years. Today our Tribe lives in diaspora, with the majority of Tribe members living in low income areas outside of our traditional territory because their families cannot afford the high cost of living in our homelands.



Amah Mutsun Tribal Band of Costanoan/Ohlone Indians  
Historically known as "San Juan Bautista Band and San Juan Band" Indians of California  
PO Box 5272 | Galt, CA 95622

1639-2284

Our Tribe strongly holds the spiritual belief that healing from historical trauma must include revitalizing our role as caretakers of the lands in our traditional territory. Among all of the lands in our territory, the places with the greatest need for active protection and care are our traditional cultural, spiritual, and ceremonial centers.

The alignment of the HSR impacts cultural landscapes that are the most prominent cultural district of our Tribe, the San Juan Valley. Before Spanish colonization there were four natural lakes in the San Juan Valley. These lakes were home to seven Mutsun villages and these seven tribal villages comprised a cultural district of the Amah Mutsun. One of these lakes was known as poytokiS, the place of the fish. Another lake was a sacred medicine lake. Our ancestors lived on these lands for thousands of years and hundreds of generations. There were many sites associated with these sites such as fishing, hunting, gathering, ceremony and many other types of sites. There are also many burial sites of our ancestors on these lands. Disturbing burial sites is our Tribe's greatest concern. Disturbing burial sites is a very serious violation of our spiritual belief.

In the 1880's the four lakes were drained so the lands could be used for agriculture. Over time, these lands have been used for orchards, row crops and hay fields. Some members of our Tribe remember walking the fields and orchards to gather small fragments of the remains of our ancestors that were broken by years of plowing. We have also participated as Native American Monitors to observe the removal of our ancestors remains from their resting places in this area.

Although our Tribe has been removed from these lands for over 200 years, our ancestors are waiting for our return so we can restore spirituality to the land and bring balance and healing to Mother Earth.

The cultural significance of impacts from the four proposed HSR alignments are based on the association between impacted sites and historical events, culturally important locations, and spiritual beliefs. The cultural significance of the HSR's impact to these cultural landscape must be recognized.

San Juan Valley was an important wetland landscape that provided tremendous biodiversity. This biodiversity included insects, fish, birds – migrating geese, an important wildlife corridor that connected the Santa Cruz Mountains with the Diablo Range. Taking care of this landscape was the responsibility of our ancestors. As doing so was a directive from Creator, it was our sacred covenant. Our Tribe held on to the belief that one day we would be able to return to this landscape and restore it to the greatest extent possible.

We hope the above context explains why the HSR project is of critical importance to our Tribe. This project will result in multiple and unavoidable adverse impacts to our traditional tribal territory on sensitive and cultural sites that are of the utmost importance to our Tribe. This project will undoubtedly cause immense spiritual, emotional, and psychological damage to our Tribe. The HSR will make it impossible to fulfill our goal of restoring one or two of the natural lakes and from being able to protect, conserve and steward the territory that Creator gave us the responsibility, and moral authority, to care for.

# Submission 1639 (Rob Cuthrell, Amah Mutsun Land Trust, June 23, 2020) - Continued



Amah Mutsun Tribal Band of Costanoan/Ohlone Indians  
Historically known as "San Juan Bautista Band and San Juan Band" Indians of California  
PO Box 5272 | Galt, CA 95622

1639-2284

The project will be further evidence indigenous spirituality and cultural are of no importance to local or state governments and add further to our near total erasure from history. It must be stated that the destruction of important cultural and sacred sites, without the consent of the indigenous peoples of the area, is recognized by the United Nations as a Crime against Humanity. Furthermore, the United Nations definition of genocide includes the destruction of important cultural and sacred sites of indigenous peoples without their consent. By destroying cultural and sacred sites, this project will evidence that the destruction and domination of indigenous peoples never ended, it just evolved to include the destruction and domination of our lands.

Finally, this project will contribute to the historic trauma the Amah Mutsun have suffered as a result of three consecutive periods of brutal colonization, the Spanish/mission period, the Mexican Period and the American period. All three periods attempted to destroy our indigenous culture, spirituality, environments and indigenous knowledge. These three periods of destruction, brutality and domination resulted in historic trauma for our members. This historic trauma has resulted in suicide, addiction, depression, violence, incarceration, poverty and much more that impact us today.

Our specific comments regarding the DEIR are presented below. Our comments apply only to the portion of the project located within the traditional territory of AMTB, which approximately includes the "Morgan Hill and Gilroy" and "Pacheco Pass" subsections.

1639-2285

Comment #1: Page 3.17-19 states - *"No traditional cultural properties or resources important to Native Americans have been identified in the APE."* This statement is incorrect, as all Native archaeological sites in AMTB territory are important to Amah Mutsun Tribal Band. In addition, our Tribe recognizes our ethnobiological resources and the integrity of our traditional cultural landscapes to also be important cultural resources.

1639-2286

Comment #2: Page. 3.17-21 states - *"The Ohlone are a linguistically defined group composed of several autonomous tribelets that spoke eight different but related languages."* Speakers of these eight languages were not divided into "several autonomous tribelets" but rather 40+ small Tribes. The term "tribelet" is discouraged by most Tribes.

1639-2287

Comment #3: Page. 3.17.21 states - *"The Ohlone were hunter-gatherers and relied heavily on acorns and seafood. They also exploited a wide range of other foods."* Native people in this region were not hunter-gatherers, this is a derogatory term meant to minimize their knowledge, skills and abilities and spirituality. Our ancestors were very effective land stewards who managed their food, medicine, basket, and crafting resources in a very sustainable way. Characterizing them as relying primarily on "acorns and seafood" is incorrect, particularly in the cultural areas this project involves. It would be more correct to say that Native people in this area managed and utilized a wide range of natural biological resources to meet their subsistence needs.

1639-2288

Comment #4: Page. 3.17.21 states: *"the Ohlone who chose to remain in their ancestral territory usually became squatters."* The term "squatter" has a pejorative connotation, implying that Native people "usually" resided illegally on land owned by other people. Under Mexican and American governments, Native people were illegally dispossessed of lands that were legally intended for distribution to them in order to support their



Amah Mutsun Tribal Band of Costanoan/Ohlone Indians  
Historically known as "San Juan Bautista Band and San Juan Band" Indians of California  
PO Box 5272 | Galt, CA 95622

independent livelihoods. No historical data is provided to support the assertion that Native people consequently "usually" became squatters.

1639-2289

Comment #5: The Draft Environmental Impact Report stated that the proposed alignments will impact sixteen known sites. These sites contain archaeological resources such as chert flakes, lithic scatters, burials, stone tool scatters, artifact scatters, groundstone scatters, waste flake scatters, occupation sites, and processing sites. Our Tribe has no doubt that when the alignment is selected and the area of potential effect is surveyed, many more Native archaeological sites will be found. In 2010 our Tribe worked on an archaeological research project near the proposed HSR alignment in Coe State Park. This site was recorded as being 11,300 years old. This site is evidence that our people lived on these landscapes for thousands of years and hundreds of generations. Our Tribal oral history tells us that these village sites were heavily populated for thousands of years. We believe that this project has the potential to discover many more cultural sites and to disturb the remains of hundreds and perhaps thousands of our ancestors, this is the greatest fear of our Tribe.

1639-2290

Comment #6: In many cases, it is anticipated that indigenous archaeological sites will be impacted by the project through grading or road construction, rather than subsurface excavation. Whenever possible, these areas should be filled with sediment to cap the archaeological sites prior to grading so that impacts to sites will be reduced.

1639-2291

Comment #7: It is anticipated that construction of railway on aerial structures may reduce potential impacts to archaeological sites in comparison to railway constructed at grade or on embankments. Where railway lines are constructed on embankments, areas containing archaeological sites should be capped with sediment whenever possible prior to grading to reduce impacts to sites.

1639-2292

Comment #8: AMTB wishes to continue consulting with California High Speed Rail Authority regarding impacts to cultural resources in AMTB territory.

1639-2293

Comment #9: AMTB wishes to continue consulting on alignment alternatives to better understand their potential impacts on the important lands of our ancestors.

1639-2294

Comment #10: We wish to have a Native American Monitor from our Tribe present for all archaeological survey work performed within our territory and we request that AMTB should be given authority to determine if cultural resources identified could feasibly be preserved in place or if data recovery is necessary.

1639-2295

Comment #11: In addition to the archaeological cultural resource surveys that will be completed in areas of potential effect, we request that ethnobiological resource surveys should be completed in these areas as well and that we have a Native American Monitor from our tribe participate in all work. Our request includes all areas on both public and private lands where ground disturbance activities will occur.

1639-2296

Comment #12: Our Tribe request that an ethnographic study be conducted to document the social history and culture of Native peoples in the region of the "Morgan Hill and Gilroy" and "Pacheco Pass" subsections.



## Submission 1639 (Rob Cuthrell, Amah Mutsun Land Trust, June 23, 2020) - Continued



Amah Mutsun Tribal Band of Costanoan/Ohlone Indians  
Historically known as "San Juan Bautista Band and San Juan Band" Indians of California  
PO Box 5272 | Galt, CA 95622

- 1639-2297 Comment #13: Our Tribe request that an archaeological treatment plan be prepared in consultation with the tribe and focus on the treatment of known and unknown archaeological resources. We further request that this plan include a 100% survey using geophysical penetration techniques on the impact areas of the ground disturbance needed for the construction.
- 1639-2298 Comment #14: Our Tribe requests that all lands acquired by HSR in association with this project should be restored and managed using Native American traditional ecological knowledge.
- 1639-2299 Comment #15: Our Tribe requests continued consultation as the project develops to review and discuss the impacts on a) rivers, streams, creeks and all water ways; b) all wildlife, including insects, reptiles, birds, and mammals; c) all native and nonnative flora; d) ranching and farming agreements as these relate to our traditional cultural resources; and e) the Tribe's cultural, ceremonial, religious and spiritual practices, and to its traditional ancestral Tribal lands and environment.
- 1639-2300 Comment #16: Our Tribe requests consultation to review the possibility of restoring one or two traditional lakes in the San Juan Valley.
- 1639-2301 Comment #17: Our Tribe requests consultation to discuss Tribal participation in cultural resources studies or surveys.
- 1639-2302 Comment #18: As stated previously, the seven tribal village sites of San Juan Valley are known to our Tribe to be a cultural district. We request that the HSR take no actions that will divide or carve up this district. To divide this cultural district will be seen as an effort to deny the true cultural and historical significance of the San Juan Valley.
- 1639-2303 Comment #19: Our Tribe Requests that the HSR list all eligible Native archaeological sites on the California Register of Historic Resources.
- 1639-2304 Comment #20: AMTB requests consultation with HSR to discuss creating cultural resource easements as a method to mitigate impacts to Native archaeological sites, ethnobiological resources, and the culturally significant landscape of the San Juan Valley. Such easements would be acquired under mutual agreement between AMTB and HSR, and these easements would include endowments to sustainably support traditional land stewardship by members of AMTB.

## COMMENTS ON MITIGATION:

- 1639-2305 Comment #21: AMTB believes that no mitigation measure could make whole the unavoidable and irreversible injuries to the cultural and spiritual importance of individual Native archaeological sites and to San Juan Valley as a result of this proposal.
- 1639-2306 Comment #22: Our Tribe requests that AMTB members be used as Native American Monitors for all ground disturbance work a) within or in proximity to known archaeological sites; b) in areas with elevated likelihood for the presence of subsurface archaeological sites; c) in areas within 400 feet of a permanent water source; and



Amah Mutsun Tribal Band of Costanoan/Ohlone Indians  
Historically known as "San Juan Bautista Band and San Juan Band" Indians of California  
PO Box 5272 | Galt, CA 95622

- 1639-2306 d) in any other areas with an elevated potential for Native archaeological resources, to be determined through future consultation between AMTB and HSR. All Native American monitors from our Tribe are knowledgeable about Amah Mutsun customs, traditions, religion, and burial practices.
- 1639-2307 Comment #23: Our Tribe requests that AMTB members should be hired to assist with and monitor fieldwork on all archaeological and biological surveys related to this project.
- 1639-2308 Comment #24: Our Tribe requests that AMTB members should meet with the HSR to discuss impacts to all types traditional cultural resources including archaeological sites, culturally important places, cultural landscapes, sacred places, culturally significant landscape features, and objects with cultural values.
- 1639-2309 Comment #25: Our Tribe requests to work with the HSR to develop protocols for any ground disturbance work associated with cultural resources; including the care and handling of all cultural items including human remains.
- 1639-2310 Comment #26: We request confidential consultation and treatment of all cultural resources and human remains associated with mitigation. Mitigation may include implementation of interpretive programs, including displays, interpretive signage, and similar measures.
- 1639-2311 Comment #27: We request that our Tribe be allowed access to all cultural sites for prayer, ceremony and small gatherings. This includes both public and private property.
- 1639-2312 Comment #28: We request confidential mitigation meetings to discuss additional measures as well.
- 1639-2313 The High Speed Rail must fully consider the environmental, cultural, religious, and ceremonial impacts of the proposed Project to the Tribe as the original inhabitants of these lands. We request that the HSR continue with the consultation process with the Tribe regarding these impacts.

Thank you for the opportunity to provide these comments, as we hope that full consideration will be given to each one. Please contact me if you should have questions regarding our comments or any issue regarding our Tribe.

kan sireesum – With my heart,

Valentin Lopez, Chair  
Amah Mutsun Tribal Band  
P.O. Box 5272  
Galt, CA 95632

## Submission 1639 (Rob Cuthrell, Amah Mutsun Land Trust, June 23, 2020) - Continued



Amah Mutsun Tribal Band of Costanoan/Ohlone Indians  
*Historically known as "San Juan Bautista Band and San Juan Band" Indians of California*  
PO Box 5272 | Galt, CA 95622

cc: Edward Ketchum, Tribal Vice Chair and Tribal Historian  
Amah Mutsun Tribal Band

Rob Cuthrell, Ph.D., Director of Archaeological Resource Management  
Amah Mutsun Land Trust

Rovianne Leigh, Attorney  
Berkee Williams, LLP

Amy T. Mackinnon, Cultural Resources Specialist  
California High-Speed Rail Program  
[amy.mackinnon@hsr.ca.gov](mailto:amy.mackinnon@hsr.ca.gov)



## Response to Submission 1639 (Rob Cuthrell, Amah Mutsun Land Trust, June 23, 2020)

### 1639-2284

Refer to Standard Response SJM-Response-CUL-4: Continued Tribal Consultation.

### 1639-2285

Thank you for your comment. This statement has been revised to reflect that while no TCPs have been identified in the APE, the Amah Mutsun Tribal Band recognizes their ethnobiological resources and their traditional cultural landscapes as important cultural resources.

### 1639-2286

To address this comment, the Authority revised this statement on Page 3.17-21 as suggested.

### 1639-2287

To address this comment, the Authority revised this statement on Page 3.17-21 as suggested.

### 1639-2288

To address this comment, the Authority revised this statement on Page 3.17-21 to eliminate the term "squatter" and state that some Ohlone chose to remain in their ancestral territory.

### 1639-2289

HSR is phasing archaeological site identification and evaluation until further design is developed and PTE is granted to complete the archaeological surveys. Treatment of archaeological sites will be determined according to the MOA and the ATP developed under Section 106 through consultation with SHPO and consulting Tribes.

### 1639-2290

Refer to Standard Response SJM-Response-CUL-4: Continued Tribal Consultation.

### 1639-2291

Refer to Standard Response SJM-Response-CUL-4: Continued Tribal Consultation.

### 1639-2292

Refer to Standard Response SJM-Response-CUL-4: Continued Tribal Consultation.

### 1639-2293

Refer to Standard Response SJM-Response-CUL-4: Continued Tribal Consultation.

### 1639-2294

Refer to Standard Response SJM-Response-CUL-4: Continued Tribal Consultation.

### 1639-2295

As stated in Section 3.17.4.3, Native American Outreach and Consultation, AB 52 does not apply to this project because the NOP was issued prior to July 1, 2015; therefore, ethnobiological resources surveys will not be performed for this project.

### 1639-2296

As stated in Section 3.17.4.3, Native American Outreach and Consultation, AB 52 does not apply to this project because the NOP was issued prior to July 1, 2015; therefore, ethnobiological resources surveys will not be performed for this project.

### 1639-2297

Refer to Standard Response SJM-Response-CUL-4: Continued Tribal Consultation.

### 1639-2298

Refer to Standard Response SJM-Response-CUL-4: Continued Tribal Consultation.

### 1639-2299

Refer to Standard Response SJM-Response-CUL-4: Continued Tribal Consultation.

## Response to Submission 1639 (Rob Cuthrell, Amah Mutsun Land Trust, June 23, 2020) - Continued

**1639-2300**

Refer to Standard Response SJM-Response-CUL-4: Continued Tribal Consultation.

**1639-2301**

Refer to Standard Response SJM-Response-CUL-4: Continued Tribal Consultation.

**1639-2302**

Refer to Standard Response SJM-Response-CUL-4: Continued Tribal Consultation.

**1639-2303**

Refer to Standard Response SJM-Response-CUL-4: Continued Tribal Consultation.

The Authority will follow all federal, state and local guidelines when identifying and evaluating cultural resource eligibility determinations, including the California Register of Historic Resources.

**1639-2304**

Refer to Standard Response SJM-Response-CUL-4: Continued Tribal Consultation.

**1639-2305**

Refer to Standard Response SJM-Response-CUL-4: Continued Tribal Consultation.

**1639-2306**

Refer to Standard Response SJM-Response-CUL-4: Continued Tribal Consultation.

**1639-2307**

Refer to Standard Response SJM-Response-CUL-4: Continued Tribal Consultation.

**1639-2308**

Refer to Standard Response SJM-Response-CUL-4: Continued Tribal Consultation.

**1639-2309**

Refer to Standard Response SJM-Response-CUL-4: Continued Tribal Consultation.

**1639-2310**

Refer to Standard Response SJM-Response-CUL-4: Continued Tribal Consultation.

**1639-2311**

Refer to Standard Response SJM-Response-CUL-4: Continued Tribal Consultation.

**1639-2312**

Refer to Standard Response SJM-Response-CUL-4: Continued Tribal Consultation.

**1639-2313**

Refer to Standard Response SJM-Response-CUL-4: Continued Tribal Consultation.



## 26 BUSINESS AND ORGANIZATION COMMENTS

## 26 BUSINESS AND ORGANIZATION COMMENTS (Part 1)

# Submission 1839 (Lauren D. Layne, BAKER MANOCK & JENSEN, PC, June 22, 2020)

**Baker Manock  
& Jensen PC**  
ATTORNEYS AT LAW

June 22, 2020

## VIA ELECTRONIC MAIL AND OVERNIGHT MAIL

California High Speed Rail Authority  
Attn: Draft San Jose to Merced Project  
Section EIR/EIS  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, California 95113  
E-Mail: [san\\_jose\\_merced@hsr.ca.gov](mailto:san_jose_merced@hsr.ca.gov)

Re: San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS  
Comment Letter

To Whom it May Concern:

Please accept the following comments on behalf of our clients Eugene J. and Carolyn D. Vierra in response to the California High-Speed Rail Project ("HSR Project"), San Jose to Merced Project Section, Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement ("Draft EIR/EIS") made available for public comment on April 24, 2020.

## I. INTRODUCTION

Mr. and Mrs. Vierra own Merced County Assessor's Parcel Numbers ("APNs") 070-090-004 and 070-010-014, which are approximately 89 and 63 acres, respectively (the "Vierra Ranch"). The Vierra Ranch is highlighted in yellow and green on the attached Good Earth map and is located in the San Joaquin Valley Subsection (Carlucci Road to I-5) of the HSR Project. APN 070-010-014 was purchased by Mr. Eugene Vierra's grandfather in 1909 and has been in the family ever since. APN 070-090-004 was purchased by Mr. Eugene Vierra's father in 1948 and has also stayed with the family. Mr. Vierra and his four siblings were all born on the Vierra Ranch and grew up working on the ranch and the dairy located thereon.

The Vierra Ranch is home to multiple low-income tenants, include farmland, a dairy barn, a milk house, and a drainage ditch runs along the northern portion of the property. There are three residences on the Vierra Ranch and all are rented to very low-income families. The residences have been rented to the same families for approximately 45 years, 25 years, and 5 years, respectively. Mr. and Mrs. Vierra understand their tenants' economic hardships and are very generous about the minimal rent. Mr. and Mrs. Vierra are also extremely concerned about the HSR Project requiring the removal of these homes and the displacement of their occupants, who may not be able to afford rent anywhere else. There is also a tenant farmer that leases the

Lauren D. Layne 1839-3228  
Attorney at Law  
[llayne@bakermanock.com](mailto:llayne@bakermanock.com)

Fig Garden Financial Center  
5260 North Palm Avenue  
Fourth Floor  
Fresno, California 93704  
Tel: 559.432.5400  
Fax: 559.432.5620  
[www.bakermanock.com](http://www.bakermanock.com)

Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS  
June 22, 2020  
Page 2

Vierra Ranch. He farms the ground on the Vierra Ranch and relies on the drainage ditch on the property for adequate drainage of the farm ground. Furthermore, the Vierra Ranch is entitled to and is delivered Central California Irrigation District ("CCID") surface water, which is extremely valuable. There is also a unique dairy barn and an old concrete milk house on the Vierra Ranch.

Our comments are limited to the San Joaquin Valley Subsection of the San Jose to Merced Project Section in the HSR Project Draft EIR/EIS. The Draft EIR/EIS describes four Alternatives for the San Jose to Merced Project Section, but all four Alternatives are exactly the same for the San Joaquin Valley Subsection.

As identified in the attached map from Appendix 3.1-A of the Draft EIR/EIS, the San Joaquin Valley Subsection of the HSR Project will go directly through the Vierra Ranch and destroy all three residences thereon, displacing three very low-income families, it will make the drainage ditch inoperable, it will cut off access to CCID water, and it will make farming the Vierra Ranch impossible. The HSR Project berms will further prevent cattle and sheep grazing, which has occurred in this area for over 100 years.

After considering public comments, the California High-Speed Rail Authority ("CHSRA") and the Federal Railroad Administration ("FRA") will prepare a Final EIR/EIS that will select the "Preferred Alternative." The Preferred Alternative must be the one that best fulfills the purpose, need, and agency objective for the HSR Project while balancing impacts to the natural and human environment. In choosing the Preferred Alternative, the CHSRA and FRA must weigh and compare the potential adverse environmental impacts, and the physical and operational characteristics of each alternative alignment.

The currently recommended Preferred Alternative for the San Jose to Merced Project Section is Alternative 4. However, as mentioned above, all four alternatives are the same for the San Joaquin Valley Subsection. Our clients find this unacceptable, because alternatives were not adequately considered for the San Joaquin Valley Subsection. Other proposed alternatives should have been considered for the San Joaquin Valley Subsection as part of the Draft EIR/EIS, including a design north of Fahey Road that would not displace very low-income tenants on both the Vierra Ranch and the additional three houses on the adjoining property to the west.

## II. ISSUES

### A. The San Joaquin Valley Subsection Does Not Have Adequate Alternatives Discussed in the Draft EIR/EIS.

As stated in Appendix 2-I of the Draft EIR/EIS at page 2-I-1:

An EIR/EIS is required to analyze the potential effects of a range of reasonable alternatives (14 California Code of Regulations [Cal. Code Regs.] 15126.6; 40

2586574v1 / 20561.0001

2586574v1 / 20561.0001

## Submission 1839 (Lauren D. Layne, BAKER MANOCK &amp; JENSEN, PC, June 22, 2020) - Continued

Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS  
June 22, 2020  
Page 3

1839-3231

Code of Federal Regulations (C.F.R.) Part 1502.14(a)). Under CEQA, the alternatives are to include a No Project Alternative and a range of potentially feasible alternatives that could (1) meet most of the project's basic objectives and (2) avoid or substantially lessen one or more of the project's significant adverse effects (14 Cal Code Regs. § 15126.6(c)). The lead agency must describe its reasons for excluding other potential alternatives when considering alternatives for evaluation in the environmental document. Under the "rule of reason," an EIR is required to study a sufficient range of alternatives in order to permit a reasoned choice (Cal. Code Regs. 14 § 15126.6(f)). CEQA does not require that all possible alternatives be studied.

The Draft EIR/EIS fails to discuss any other alternative for the San Joaquin Valley Subsection. There are four alternatives described for the HSR Project, in whole, in the San Jose to Merced Project Section, but only the San Joaquin Valley Subsection has the same route for all four.

An inadequate discussion of alternatives constitutes an abuse of discretion. (*Laurel Heights Improvement Assn. v. Regents of University of California* (1988) 47 Cal.3d 376, 4404-406; *Kings County Farm Bureau v. City of Hanford* (1990) Cal.App.3d 692, 731 (1990).) If there is evidence of one or more potentially significant impacts, the report must contain a meaningful analysis of alternatives or mitigation measures which would avoid or lessen such impacts. (*Kings County Farm Bureau* at p. 732 [court rejecting proponent's argument that no discussion of alternatives is required when EIR identifies no significant impact from the project as proposed].) There are several significant environmental impacts identified in the San Joaquin Valley Subsection.

Similarly, the court in *San Bernardino Valley Audubon Society, Inc. v. County of San Bernardino* (1984) 155 Cal.App.3d 738 found that an EIR did not adequately analyze alternative sites because it did not "produce information sufficient to permit a reasonable choice of alternatives so far as environmental aspects are concerned." (*Id.* at pp. 750-751.) It did not discuss whether there actually are other sites within the ... area which would be suitable for such a project," or discuss the location or attributes of a parcel of property for which the forest service had proposed a land trade. (*Id.* at p. 751; see also *San Joaquin Raptor/Wildlife Rescue Center v. County of Stanislaus* (1994) 27 Cal.App.4th 713, 736 [EIR stated there were numerous alternative sites, but did not identify any of them].) The court held that "the EIR does not contain the required sufficient degree of analysis to provide decisionmakers with information to allow them to intelligently take account of environmental consequences." (*San Bernardino* at 751.)

The failure of an adequate analysis of alternatives for the San Joaquin Valley Subsection in the Draft EIR/EIS is an abuse of discretion and creates a disadvantage for those landowners within that section. This is especially true in light of the fact that the Draft EIR/EIS describes several significant environmental impacts within the San Joaquin Valley Subsection. There is mention of discussions regarding this section back in 2011 and 2013, but that is all. There is no

2586574v1 / 20561.0001

Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS  
June 22, 2020  
Page 4

1839-3231

1839-3232

analysis, for example, of an alternative route north of Fahey Road, where no low-income housing would be impacted. There is no analysis of a more environmentally friendly route that does not displace so much agricultural land, wetlands, vernal pools, etc. Therefore, the only reasonable alternative is the No Action Alternative for the San Joaquin Valley Subsection.

**B. There Are Substantial Environmental Impacts within the San Joaquin Valley Subsection.**

As stated in Section 2.5 of the Draft EIR/EIS at page 2-33, the proposed San Joaquin Valley Subsection of the HSR Project will cause significant environmental and other concerns including impacts to farmlands and dairies, wetlands/waters, traffic effects during construction and during operation, noise, residential and commercial displacement. However, there is no other alternative analyzed in the Draft EIR/EIS, which leaves nothing to compare this route to with regard to its environmental impacts. All we know is that there are significant and unreasonable environmental impacts caused by the San Joaquin Valley Subsection. "Wetlands/waters" are grouped together like there is no concern about the number of wetlands and vernal pools that will be destroyed by the San Joaquin Valley Subsection route proposed.

Chapter 3 of the Draft EIR/EIS describes affected environment, environmental consequences, and mitigation measures. Specifically, section 3.7, Biological and Aquatic Resources, describes aquatic resources by subsection and indicates that the San Joaquin Valley Subsection impacts all categories of aquatic resources, except one (that is not present). This is unacceptable. Moreover, there is no mention of the shallow groundwater table in the area of the San Joaquin Valley Subsection and the impacts disturbing that groundwater will have on the rest of the environment. Since the construction of the San Luis Reservoir and Forebay in 1962-63, there have been greatly elevated water tables in this area, including on the Vierra Ranch. Furthermore, there is no mention of the impacts that the HSR Project will have on the honey bee population that is used to pollinate the trees in the agricultural lands throughout the San Joaquin Valley Subsection. There is also no discussion of the impacts to the existing drainage infrastructure and facilities that may not simply be relocated or, if are able to be relocated, will cause significant financial impacts on both the HSR and the landowner.

1839-3233

**1. Local Concerns Are Not Adequately Addressed.**

Section 8.2.1 identifies the concerns of the local communities with respect to the Preferred Alternative 4 for the HSR Project, by subsection. As the San Joaquin Valley Subsection is the same for all four alternatives, the impacts and concerns are the same. The community correctly recognizes the negative impacts of the proposed HSR Project and Alternative 4 to subsistence ranching operations; loss of sensitive foothill habitats; disruption of wildlife movement corridors; loss of agricultural land and dairies; impacts on agricultural access and water infrastructure; impacts of noise on residents, schools, and livestock; the viability of temporarily disturbed agricultural land after construction; safety of trains operating in excess of

2586574v1 / 20561.0001



# Submission 1839 (Lauren D. Layne, BAKER MANOCK & JENSEN, PC, June 22, 2020) - Continued

Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS  
June 22, 2020  
Page 5

Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS  
June 22, 2020  
Page 6

1839-3233

200 miles per hour; impacts on recreational hunting; disruption of waterfowl habitats in the Grasslands Ecological Area; and duck clubs. (Draft EIR/EIS at page 8-5.)

1839-3234

An important overlay category is agricultural land subject to Williamson Act contracts, such as the Vierra Ranch. The California Legislature passed the Williamson Act to preserve agricultural and open space lands by discouraging premature and unnecessary conversion to urban uses. The Williamson Act allows Counties to designate agricultural preserves. Those preserves represent large contiguous areas of agricultural land that the County desires to maintain in production agriculture. Within the preserves, private landowners are allowed to contract with the County to voluntarily restrict their land to agricultural and compatible open-space uses in exchange for reduced property taxes. There is no mention of this analysis in the Draft EIR/EIS or the additional impacts to removal of Williamson Act lands.

Instead, there are only incorrectly made statements that the agricultural land would eventually be converted to housing. This is simply not true in the San Joaquin Valley Subsection and not true of the Vierra Ranch. (Draft EIR/EIS Section 2.6.1.2.) Mr. and Mrs. Vierra have three children who have strong ties to the Vierra Ranch and who are committed to keeping it in agriculture.

1839-3235

## 2. Ancillary Impacts on Agricultural Practices Cause Increased Costs and Inhibit Farming Practices.

The Draft EIR/EIS does not consider a number of ancillary farming impacts caused by the HSR Project. For instance, the Draft EIR/EIS at Section S.5.2.1 (Page S-13) describes the Common Design Features of all four alternatives. Specifically, where the HSR Project passes through rural regions, such as in the San Joaquin Valley Subsection, it would affect existing local frontage roads used by small communities and farm operations. These roads will either be shifted or undercrossings planned at approximately every two miles. (See Draft EIR/EIS on page 2-57.) Between these crossings, some roads may also be closed. This is simply unreasonable for agricultural purposes. Table 2-8 on page 2-56 of the Draft EIR/EIS identifies that there will be eight roadway closures for the San Joaquin Valley Subsection.

1839-3236

CEQA Guidelines Section 15382 defines the term "significant effect on the environment" as "a substantial, or potentially substantial, adverse change in any of the physical conditions within the area affected by the project including land, air, water, minerals, flora, fauna, ambient noise, and objects of historic and aesthetic significance." The San Joaquin Valley Subsection divides numerous parcel of agricultural property and makes it extremely difficult to farm efficiently, if at all, with road access only every two miles. These effects remain "significant" after proposed mitigation measures. Driving farm equipment two miles just to get to the other side of the tracks creates inefficient and problematic farming practices. Furthermore, it is dangerous to have large harvesting and farming equipment on narrow rural roads and, with the road crossing only every two miles, they will have to travel even longer distances on these roads. All the extra miles travelled by off road farm equipment will contribute to substantial air

2586574v1 / 20561.0001

1839-3236

emission in a basin that annually struggles to meet ambient air quality standards. The only way to avoid the adverse effects of the road closures is to analyze and choose a superior alternative.

1839-3237

The HSR Project will also impair certain existing agricultural practices. Farmers will have to take extra precautionary measures for spraying and harvesting their crops on parcels adjacent to the HSR Project right-of-way. These extra costs are a continuing cost impact on the affected landowners, including the additional travel time because of the road closures discussed above. The HSRA and FRA will have to consider paying farmers for the loss of this land as well.

1839-3238

Ancillary farming impacts will increase the cost of the HSR Project. For example, when the remnant portion of an acquired parcel beyond the right-of-way is too small to sustain current use without other modifications the CHSRA will be forced to acquire these parcels. The cost of acquiring this additional property is not considered as part of the Draft EIR/EIS.

1839-3239

Furthermore, Section S.5.2.1 states that the HSR Project would affect existing drainage and irrigation facilities, such as the drainage ditch and access to surface water on the Vierra Ranch. Depending on the severity of the impact, existing facilities are expected to be modified, improved, or replaced as necessary to maintain existing drainage and irrigation functions, allow operations and maintenance access for facility owners, and support HSR drainage requirements. However, there is no discussion of the additional costs that will be required to do this work. This is a huge concern for the Vierra Ranch and mitigation of the damage caused to drainage by the HSR Project may not be repairable. Table 2-8 on page 2-56 of the Draft EIR/EIS states there will be 69 water crossings for the San Joaquin Valley Subsection.

1839-3240

At Section 2.4.1, page 2-7 of the Draft EIR/EIS, the document states that the HSR design and operations would include appropriate barriers (fences and walls) and state-of-the-art access control to keep people, animals, and obstructions off the tracks. This may provide safety for the HSR Project, but could be detrimental to agriculture and farming in the vicinity of the HSR Project. Between fences and reduced accessibility because of road closures and berms, it will become cost prohibitive to farm properties like the Vierra Ranch, where a tractor would have to drive several miles to even get to the other side of the same property. Not only is this a waste of time and money, but it creates a larger carbon footprint that should be factored into the air quality analysis of the Draft EIR/EIS.

1839-3241

## 3. Unreasonable Impacts to Low-Income Housing in the San Joaquin Valley Subsection.

The Draft EIR/EIS at page 2-E-31 identifies mitigation of impacts to Socioeconomics and Communities. SOCIO-IAMF#1 is a Construction Management Plan ("CMP") that must be prepared prior to construction to minimize impacts on low-income households and minority populations. Both of these exist on the Vierra Ranch. The CMP "would verify that property access is maintained for local businesses, residences, and emergency services." (Draft EIR/EIS at

2586574v1 / 20561.0001

## Submission 1839 (Lauren D. Layne, BAKER MANOCK &amp; JENSEN, PC, June 22, 2020) - Continued

Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS  
June 22, 2020  
Page 7

1839-3241

Page 2-E-32.) This is contrary to what is identified in the Draft EIR/EIS with regard to road closures and removal of the homes on the Vierra Ranch.

As discussed above, the Vierra Ranch is home to three different very low-income families that have lived on the property for 45 years, 25 years, and 5 years, respectively. A slight shift in alignment to north of Pahey Road, for example, could eliminate the displacement of these families and several others on neighboring property to the west. However, such an alternative was not considered in the Draft EIR/EIS. In fact, there was only one alternative considered (other than not doing the HSR Project) in the San Joaquin Valley Subsection, and it goes right through these very low-income families' homes, which is not even analyzed in the Draft EIR/EIS. We strongly recommend this be reconsidered.

1839-3242

**4. The HSR Project in the San Joaquin Valley Subsection Will Cause Significant Impacts to Jurisdictional Waters, Water Bodies, and Vernal Pools.**

Jurisdictional waters are considered sensitive natural communities due to their relative scarcity and importance in sustaining biological resources. These waters are regulated by the U.S. Army Corps of Engineers.

As discussed in Section 3.8.6.2 of the Draft EIR/EIS, all four alternatives will require construction activities in waterbodies. In the San Joaquin Valley Subsection alone, there are 109 waterbodies being disturbed by the HSR Project. (Draft EIR/EIS Table 3.18-16.) That is more than in any other subsection. This is said to be because of the density of water conveyance and drainage infrastructure associated with agricultural operations that either would be crossed by bridges or culverts or would be filled or relocated. (Draft EIR/EIS page 3.8-45.) In the San Joaquin Valley Subsection there will be 79 waterbodies with new rail and roadway crossings and an additional 61 waterbodies modified, realigned, or otherwise affected. (Draft EIR/EIS Table 3.8-18, page 3.8-48.) There will also be construction work conducted in floodplains. (Draft EIR/EIS Table 3.8-33.)

1839-3243

Additionally, every aquatic resource analyzed by the CHSRA in the San Jose to Merced Section can be found in the San Joaquin Valley Subsection, with the exception of one. (Draft EIR/EIS Table 3.7-9, page 3.7-45, 46.) These aquatic resources found within the San Joaquin Valley Subsection include wetlands, freshwater marsh, seasonal wetlands, vernal pools and others.

1839-3244

There are also impacts on habitat for special-status plant species and wildlife species habitat, but we are unable to identify how many of these occur in the San Joaquin Valley Subsection as the environmental impacts are not broken down by subsection. (Draft EIR/EIS Tables 3.7-12 & 3.7-13 at page 3.7-53.) Throughout Section 3.7, the Draft EIR/EIS discusses the permanent conversion or degradation of habitat for and direct mortality or disturbance of numerous animal species. These likely occur in the San Joaquin Valley Subsection, as well as

2586574v1 / 20561.0001

Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS  
June 22, 2020  
Page 8

1839-3244

other portions of the HSR Project from San Jose to Merced, and simply cannot be adequately mitigated.

1839-3245

The remaining impacted aquatic resources analyzed in Section 3.7 are broken down by Alternative in the Draft EIR/EIS, which makes it nearly impossible for us to determine which of them occur only within the San Joaquin Valley Subsection. However, we know that there are jurisdictional waters, water bodies and vernal pools all located within the San Joaquin Valley Subsection that will be impacted by the HSR Project, regardless of which alternative is chosen, unless the No Project Alternative is selected. These significant environmental impacts are not only not adequately analyzed in the Draft EIR/EIS, but proposed mitigation is either not sufficiently achievable or not adequately addressed for several of these impacts. The prevalence of relatively undisturbed vernal pools and other seasonal wetlands in the natural and seminatural grassland communities along the San Joaquin Valley Subsection provides potentially suitable habitat for several plant and animal species. Even after proposed mitigation measures are implemented, the impacts of the HSR Project in the San Joaquin Valley Subsection route on critical habitat and species remain "significant" under application of the CEQA Guidelines. This is unacceptable.

1839-3246

### III. CONCLUSION

The Draft EIR/EIS does not adequately analyze alternatives for the San Joaquin Valley Subsection of the Merced to San Jose Section of the HSR Project. This is an abuse of discretion. As such, the CHSRA must simply choose the No Action Alternative as the Preferred Alternative. However, this is not what is currently being recommended by your staff. If something other than the No Project Alternative is to be selected, then there needs to be additional alternatives analyzed for the San Joaquin Valley Subsection.

1839-3247

Additionally the one proposed alternative for the San Joaquin Valley Subsection will cause significant environmental impacts that are not all adequately analyzed or mitigated. Furthermore, many additional impacts to farming, drainage, wildlife, aquatic habitat, aquatic species, and low-income housing are not sufficiently addressed in the Draft EIR/EIS. The Draft EIR/EIS should be revised to adequately evaluate these concerns and environmental impacts. Such impacts will cause additional financial burdens on the CHSRA, which are also not addressed in the Draft EIR/EIS.

Therefore, we insist that the CHSRA and FRA select the No Action Alternative for the San Joaquin Valley Subsection or proceed with additional environmental reviews to adequately

///

///

///

2586574v1 / 20561.0001

# Submission 1839 (Lauren D. Layne, BAKER MANOCK & JENSEN, PC, June 22, 2020) - Continued

Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS  
June 22, 2020  
Page 9

analyze alternatives for the San Joaquin Valley Subsection. We remain adamantly opposed to the currently (only) proposed San Joaquin Valley Subsection route.

Thank you for your consideration.

Very truly yours,



Lauren D. Layne  
BAKER MANOCK & JENSEN, PC

LDL:sdg  
Attachment

cc: Mr. and Mrs. Eugene & Carloyn Vierra  
Mr. Lloyd Vierra

2586574v1 / 20561.0001





## Response to Submission 1839 (Lauren D. Layne, BAKER MANOCK & JENSEN, PC, June 22, 2020)

### 1839-3228

The Authority appreciates these comments on the Draft EIR/EIS. With respect to the commenter's concern about displacement of residential tenants, all four project alternatives would require the acquisition and displacement of one of the three residences located on APNs 070-090-004 and 070-010-014 to construct the HSR guideway, which is evaluated in the Draft EIR/EIS. The gap analysis performed for the Draft Relocation Impact Report (Authority 2019b, as cited in Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS) indicated that there would likely be sufficient available residential and nonresidential properties in the RSA to accommodate displaced residents. Displaced residents would be supported in their efforts to find replacement housing in accordance with the Uniform Relocation Act, which provides benefits to displaced individuals to assist them financially and with advisory services related to relocating their residence. Qualified tenants would be eligible for replacement housing payments in the form of rent differential or a down payment option. The Authority would develop a relocation mitigation plan (SOCIO-IAMF#3) for all displaced properties in consultation with affected cities and counties. Drainage infrastructure and access to water and wastewater facilities would be maintained or relocated per AG-MM#4 in Section 3.14, Agricultural Farmland, of the Draft EIR/EIS. PUE-IAMF#2 in Section 3.6, Public Utilities and Energy, of the Draft EIR/EIS also provides that, where relocating an irrigation facility is necessary, the contractor would verify the new facility is operational prior to disconnecting the original facility, where feasible. Access to Central California Irrigation District water would be maintained.

. Additional information about acquisition, compensation, and relocation assistance is also available at the Authority's website: [http://www.hsr.ca.gov/Programs/private\\_property.html](http://www.hsr.ca.gov/Programs/private_property.html). The remainder of the comment does not indicate any specific concerns regarding conclusions in the Draft EIR/EIS. The "unique dairy barn and an old concrete milk house" on the Vierra Ranch were evaluated under Resource IDs 4256 and 4257 in the Historic Architectural Survey Report (Authority 2019a, as cited in Section 3.17, Cultural Resources, of the Draft EIR/EIS). These buildings were found not eligible due to alterations that have caused a loss of historic integrity of design and materials; and for Resource ID 4256 a loss of setting.

### 1839-3229

One of the parcels in question is APN 070-100-014, which would be impacted by all four project alternatives. There would not be three displaced residences as asserted by the commenter; there would be one displaced single-family residence, one displaced agricultural storage facility, and two agricultural storage facilities that would be temporarily impacted under a temporary construction easement. SOCIO-IAMF#2 in Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS provides detail regarding the Uniform Relocation Assistance and Real Property Acquisition Policies Act (Uniform Act) and how the Authority will comply with it, as well as the California Relocation Assistance Act, to facilitate relocations and compensate property owners for displaced property. Appendix 3.12-A, Relocation Assistance Documents (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS) provides relocation assistance documents and describes one's rights under the Uniform Act. Each property owner that would be fully or partially displaced would be coordinated with at a later stage of the project. The second residence on this parcel would not be displaced by any of the alternatives. Chapter 5, Environmental Justice, of the Draft EIR/EIS acknowledges the impacts on low-income and minority populations in Table 5-17 and Figure 5-16. The area where this parcel is located is recognized as an Environmental Justice community. Appendix 3.1-A, Parcels within the HSR Project Footprint (located in Volume 2 of the Draft EIR/EIS), provides a map of parcels that would be impacted by each alternative and in what way they would be impacted. The second parcel in question is APN 070-090-004, on which none of the buildings would be demolished. Both parcels would be severed by the HSR alignment, which would bisect the properties. Remnant parcels are discussed in Section 3.14, Agricultural Farmland, of the Draft EIR/EIS, and AG-MM#3 would require an evaluation of modified access to remnant parcels with landowner input. Impacts on agricultural infrastructure are also discussed in Section 3.14 of the Draft EIR/EIS, and AG-MM#4 requires the Authority to relocate and reconnect agricultural infrastructure on important farmlands before disconnecting the original facilities.



## Response to Submission 1839 (Lauren D. Layne, BAKER MANOCK & JENSEN, PC, June 22, 2020) - Continued

### 1839-3230

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations.

Please see response to comment #3231, submission # 1839.

### 1839-3231

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations.

A reasonable range of feasible alternatives was analyzed in the Draft EIR/EIS, including options for the San Joaquin Valley portion of the alignment. Factors taken into consideration included aquatic resources, wildlife, and state park resources. As identified in Table 2-3 in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS, options to go around the GEA (i.e., GEA North/Merced and South of GEA) were withdrawn. Going around the GEA to the north (GEA North/Merced) would have additional aquatic resource, North Grasslands Wildlife Area, and Section 4(f) impacts (state park crossing). Going around the GEA to the south (South of the GEA) would have aquatic resource, cost, and logistical issues because of the longer alignment. The GEA North/Merced was withdrawn from further analysis because the potential effects on aquatic resources would be substantially greater than those of the alignment along Henry Miller Rd, and it would be the only option to affect the North GEA. This option would result in high visual intrusiveness by adding an HSR river crossing within a state park. Further, this option would add 4 minutes of travel time between San Francisco and Los Angeles, likely making it inconsistent with the travel time objective of Proposition 1A (2 hours 40 minutes between Los Angeles Union Station and San Francisco). Because it is inconsistent with Proposition 1A, this option does not meet the project's purpose and need. The South of the GEA was withdrawn from further analysis because it would have the greatest effect on aquatic resources of options considered and would have high cost and logistical issues due to its extensive environmental effects and additional miles of alignment.

The comment claims that the alternatives analysis is inadequate. The comment's support for the No Project Alternative is noted.

## Response to Submission 1839 (Lauren D. Layne, BAKER MANOCK & JENSEN, PC, June 22, 2020) - Continued

### 1839-3232

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations.

The comment expresses concern of the lack of alternatives available to address significant impacts in the San Joaquin Valley. All reasonable and feasible mitigation measures have been applied to the significant environmental impacts of the project. Significant and unavoidable impacts are disclosed where mitigation is not reasonable or feasible or where measures are insufficient to mitigate the significant impact. The Authority will continue to engage jurisdictions and stakeholders during the design, construction, and operation of the project. The Biological and Aquatic Resources Technical Report (Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS) and Aquatic Resources Delineation Report (Authority 2019a, as cited in Section 3.7 of the Draft EIR/EIS) include additional detail regarding types of resources within the RSA and analysis of impacts on these waters and wetlands.

In Section 3.8, Hydrology and Water Resources, of the Draft EIR/EIS, Impact HYD#8 discusses temporary impacts on groundwater during construction, and Impact HYD#9 discusses permanent impacts on groundwater during construction. Both conclude that the impacts under CEQA would be less than significant for each of the four project alternatives because construction of the project would not substantially degrade groundwater quality, substantially interfere with groundwater supplies or recharge, or impede sustainable groundwater management. Regarding the commenter's assertion that the HSR project would affect the honeybee population, additional information has been added to Impact BIO#33 in the Final EIR/EIS. The information supports a finding that the project would not substantially affect the honeybee population.

### 1839-3233

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations.

Refer also to the response to comment 3230. As the commenter notes, the impacts and concerns are the same in the San Joaquin Valley Subsection for all four alternatives because they share the same alignment. Section 8.2.1, Local Communities, documents the concerns raised by these groups, and the impacts are discussed by resource topic throughout Chapter 3, Affected Environment, Environmental Consequences, and Mitigation Measures.

## Response to Submission 1839 (Lauren D. Layne, BAKER MANOCK & JENSEN, PC, June 22, 2020) - Continued

### 1839-3234

The comment states that the Draft EIR/EIS omits a discussion of agricultural preserves within which land is eligible for enrollment in the Williamson Act through contract. Williamson Act lands are defined in Section 3.14.1.1, Definition of Terminology, in the Draft EIR/EIS. In addition, Section 3.14.1.1 describes establishment of agricultural preserves through the local jurisdiction zoning process. In the Final EIR/EIS, Section 3.14.1.1 was revised to clarify that private landowners within agricultural preserves can enter their lands into Williamson Act contract. Changes in Williamson Act enrollments by county are discussed in Section 3.14.5.2, Resource Study Area, of the Draft EIR/EIS. Impacts on land under Williamson Act contract are discussed under Impact AG#8.

The comment also states that the Draft EIR/EIS stated that land under Williamson Act contract would eventually be converted to housing. Impact LU#4 in Section 3.13.6.2, Alteration of Land Use Patterns, of the Draft EIR/EIS describes the acreage of agricultural land that each alternative would convert to nonagricultural uses due to incompatibility with existing zoning.

Section 3.18.6.3, Project Impacts, of the Draft EIR/EIS describes anticipated regional growth impacts. Only a small amount of unplanned growth is expected to result from project implementation. It is currently unknown where that growth would be located in the region. However, all future development would be consistent with adopted local government general plans and zoning ordinances.

Section 2.6.1.2, Planned Land Use, of the Draft EIR/EIS describes approved and pending planning approvals along the project alignment. While this section states that most planned new development in the San Joaquin Valley Subsection would be residential, this development precedes project implementation.

### 1839-3235

Refer to Standard Response SJM-Response-AG-1: Temporary and Permanent Disruption of Agricultural Infrastructure Serving Important Farmland as a Result of Project Construction.

The comment states that the Draft EIR/EIS does not consider the impact of closed roads and realignment of rural frontage roads on agriculture costs and practices. Impact AG#4 and Impact AG#5 in Section 3.14, Agricultural Farmland, of the Draft EIR/EIS address temporary and permanent disruptions, respectively, of agricultural infrastructure, including temporary and permanent road closures.

Parcel-specific analysis would take place during the appraisal process before property acquisition, consistent with the Uniform Relocation Act, which establishes minimum standards for the treatment of and compensation to individuals whose real property is acquired for a federally funded project. Additional information about acquisition and compensation is also available at the Authority's website:  
[http://www.hsr.ca.gov/Programs/private\\_property.html](http://www.hsr.ca.gov/Programs/private_property.html).

## Response to Submission 1839 (Lauren D. Layne, BAKER MANOCK & JENSEN, PC, June 22, 2020) - Continued

### 1839-3236

Refer to Standard Response SJM-Response-AG-1: Temporary and Permanent Disruption of Agricultural Infrastructure Serving Important Farmland as a Result of Project Construction.

The comment stated that creation of remnant parcels in the San Joaquin Valley Subsection would make it difficult to farm efficiently. Refer to Impact AG#4 and Impact AG#5 for a discussion of the temporary and permanent impacts of project construction on agricultural infrastructure.

Further, AG-IAMF#5 provides for temporary livestock and equipment crossings to minimize impacts on livestock movement, as well as routine operations and normal business activities, during project construction. AG-IAMF#6 provides for equipment crossings of permanently affected roads to minimize impediments to routine agricultural operations and normal business activities that may result from long-term project operation.

The comment notes that additional travel distance for farming equipment due to road closures and perimeter fences should be assessed as part of the air quality analysis. Impact AQ#12 in Section 3.3, Air Quality and Greenhouse Gases, of the Draft EIR/EIS assesses the continuous permanent direct impacts on localized air quality as a result of exposure to mobile source air toxics (change in vehicle miles traveled), which is less than significant as the project would reduce vehicle miles traveled.

### 1839-3237

The comment stated that farmers would have to take extra precautionary measures for spraying and harvesting crops on parcels adjacent to the HSR project right-of-way. AG-MM#1 provides for the purchase of a 25-foot-wide area on Important Farmland adjacent to the fenced HSR right-of-way from willing sellers as an agricultural conservation easement. This band would be wide enough that farmers need not take extra precautionary measures for spraying and harvesting. Further, the Authority has determined that spraying pesticides and herbicides would not be affected by project operation. Please refer to Impact AG#6 in Section 3.14, Agricultural Farmland, of the Draft EIR/EIS.

In addition, the purchase of the conservation easement would constitute compensation. Impacts SOCIO#12 and SOCIO#13 in Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS identify the temporary and permanent economic consequences of the conversion of agricultural land.

With regard to extra travel time for farm equipment, AG-IAMF#5 provides for temporary livestock and equipment crossings to minimize impacts onto livestock movement, as well as routine operations and normal business activities, during project construction. AG-IAMF#6 provides for equipment crossings of permanently affected roads to minimize impediments to routine agricultural operations and normal business activities that may result from long-term project operation.

The Authority will acquire land from property owners whose land is directly affected by the project in accordance with the Uniform Relocation Act (42 U.S.C. Chapter 61). Parcel-specific analysis will take place during the appraisal process before property acquisition, consistent with the Uniform Relocation Act, which establishes minimum standards for the treatment of and compensation to individuals whose real property is acquired for a federally funded project. Property owners who are not directly affected by property acquisition but who believe they have suffered a loss of property value as a result of the project may file a claim with the State of California's Government Claims Board.



## Response to Submission 1839 (Lauren D. Layne, BAKER MANOCK & JENSEN, PC, June 22, 2020) - Continued

### 1839-3238

Refer to Standard Response SJM-Response-AG-2: Farmland Impacts—Remnant Parcels.

As described in Section 6.2, Capital Costs, of the Draft EIR/EIS, capital costs represent the total cost associated with the design, management, land acquisition, and construction of the HSR system. The SCC 40 estimated costs include right-of-way, property acquisition, and environmental mitigation. Right-of-way costs were estimated based on the preliminary design, and, as the design of the project is refined, the right-of-way limits would be reassessed to reflect refined property acquisition needs. The capital costs in the Draft EIR/EIS did account for land acquisition, including the acquisition of remnant parcels. Such analysis is not, however, assumed to be adequate for the real estate transactions that would occur during the right-of-way acquisition process. More detailed parcel-specific analysis would take place during the appraisal process before property acquisition.

### 1839-3239

The comment states that disruption of agricultural drainage and irrigation facilities could result in additional costs. Please refer to Section 6.2.1, High-Speed Rail Alternatives, of the Draft EIR/EIS, which discusses the cost of mitigation as a component of the overall cost estimate. Agricultural impacts, though not called out explicitly, are included within environmental mitigation accounted for in Chapter 6, Project Costs and Operations, of the Draft EIR/EIS. Parcel-specific analysis would take place during the appraisal process before property acquisition, consistent with the Uniform Relocation Act, which establishes minimum standards for the treatment of and compensation to individuals whose real property is acquired for a federally funded project. Additional information about acquisition and compensation is also available at the Authority's website: [http://www.hsr.ca.gov/Programs/private\\_property.html](http://www.hsr.ca.gov/Programs/private_property.html).

### 1839-3240

Refer to Standard Response SJM-Response-AG-1: Temporary and Permanent Disruption of Agricultural Infrastructure Serving Important Farmland as a Result of Project Construction, SJM-Response-AG-2: Farmland Impacts—Remnant Parcels.

As described in Section 3.14, Agricultural Farmland, of the Draft EIR/EIS, the agricultural analysis conducted an assessment of important farmland to identify parcels that were considered nonviable for continued agricultural use due to factors that included access (e.g., road closures, perimeter fencing) and overall hardship in maintaining economic activity. The results of that analysis, conducted by right-of-way specialists for the purpose of satisfying CEQA and NEPA, are provided in Appendix 3.14-C, Remnant Parcel Analysis, of the Draft EIR/EIS. Such analysis is not, however, assumed to be adequate for the real estate transactions that would occur during the right-of-way acquisition process. Parcel-specific analysis will take place during the appraisal process before property acquisition, consistent with the Uniform Relocation Act, which establishes minimum standards for the treatment of and compensation to individuals whose real property is acquired for a federally funded project. Further, AG-IAMF#5 provides for temporary livestock and equipment crossings to minimize impacts onto livestock movement, as well as routine operations and normal business activities, during project construction. AG-IAMF#6 provides for equipment crossings of permanently affected roads to minimize impediments to routine agricultural operations and normal business activities that may result from long-term project operation.

The comment notes that additional travel distance for farming equipment due to road closures and perimeter fences should be assessed as part of the air quality analysis. Impact AQ#12 in Section 3.3, Air Quality and Greenhouse Gases, of the Draft EIR/EIS assesses the continuous permanent direct impacts on localized air quality as a result of exposure to mobile source air toxics (change in vehicle miles traveled), which is less than significant as the project would reduce vehicle miles traveled.

## Response to Submission 1839 (Lauren D. Layne, BAKER MANOCK & JENSEN, PC, June 22, 2020) - Continued

### 1839-3241

Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS identifies residential, business, and community facility displacements that would occur under the project alternatives, including one residential displacement in unincorporated Merced County that is located on Vierra Ranch. Consistent with the Uniform Relocation Act, the Authority would provide relocation benefits in the form of replacement housing payments for qualifying tenants occupying residential property that would be displaced by the project. Information about acquisition, compensation, and relocation assistance is available at the Authority's website:

[http://www.hsr.ca.gov/Programs/private\\_property.html](http://www.hsr.ca.gov/Programs/private_property.html). Two other residences located on Vierra Ranch would not be acquired for project construction. For these remaining residences, project features such as SOCIO-IAMF#1 would minimize construction-related impacts and would ensure property access is maintained throughout the construction period.

With respect to the commenter's request that the Authority consider shifting the project alignment to the north of Fahey Road to minimize residential displacements, there are a number of constraints and other tradeoffs with respect to community and natural resource impacts that have been considered in the identification of the current project alignment. These include impacts on natural resource areas, parklands, and businesses in north Santa Nella and minimizing business, farm, school, private property, roadway and irrigation/drain infrastructure disruptions on the way to connecting with the HSR alignment constructed as part of the Merced to Fresno Section: Central Valley Wye at Carlucci Road. The preferred alignment of the Central Valley Wye east of Carlucci Road is also on the south side of Henry Miller Road. Further constraints include design speed requirements for operational reliability and safety, passenger comfort, and sustainable maintenance. After years of engineering and analysis of potential impacts, the resulting design is the best alignment possible within these constraints that would minimize impacts on the surrounding area's economy, transportation, industry, and natural resources.

### 1839-3242

The commenter does not make a specific comment regarding the analysis or findings of the EIR/EIS. The commenter asserts that there are significant impacts on jurisdictional waters in the San Joaquin Valley Subsection. In Section 3.7.7.5, Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS, Impacts BIO#37, BIO#38, and BIO#39 discuss and describe impacts on aquatic resources for each of the alternatives. Please see response to submission SJM-1839, comment 3243, which discusses the breakdown of aquatic resources by subsection. As described in the Draft EIR/EIS in those impacts, the project would result in significant impacts on aquatic resources under all alternatives. However, the Authority has included several mitigation measures that would avoid, minimize, or mitigate these significant impacts. BIO-MM#5 would require the project biologist to establish vehicle speed limits within the project footprint; restrict vehicle traffic to established roads, construction areas, and other permissible areas; and direct that routes be marked to prevent off-road traffic prior to ground-disturbing activity. BIO-MM#9 would involve preparation and implementation of a groundwater AMMP that would require monitoring of groundwater-dependent surface water resources within the tunnel groundwater study area, providing supplemental water where needed, and remediating or compensating for any adverse effects identified during monitoring. Under BIO-MM#71, the RRP would require contractors to begin revegetation of temporarily affected riparian areas within 90 days of construction completion. BIO-MM#72 identifies minimum compensatory mitigation requirements for riparian habitat. BIO-MM#73 would minimize temporary impacts on aquatic resources by requiring contractors to begin restoration of temporarily disturbed features within 90 days of completing construction. BIO-MM#25 would require the Authority to prepare a dewatering plan that incorporates measures to minimize turbidity and siltation of downstream waters. BIO-MM#74 requires preparation and implementation of a CMP for impacts on aquatic resources under CWA Section 404 jurisdiction. These measures are expected to avoid or minimize temporary impacts and compensate for permanent impacts on aquatic resources. Therefore, the impact would be less than significant.

## Response to Submission 1839 (Lauren D. Layne, BAKER MANOCK & JENSEN, PC, June 22, 2020) - Continued

### 1839-3243

Impacts on aquatic resources are described in Section 3.7.7.5, Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS. While the Draft EIR/EIS does not break down aquatic impacts to the subsection level, the Authority did provide a breakdown of impacts by subsection as requested by the commenter in the associated Biological and Aquatic Resources Technical Report. The Biological and Aquatic Resources Technical Report (Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS), referenced in the Draft EIR/EIS as supporting the analysis, and available with the Draft EIR/EIS upon request, provides the breakdown of impacts on biological resources by project subsection. Appendix H in the Biological and Aquatic Resources Technical Report provides a breakdown of impacts on aquatic resources for each subsection, including the San Joaquin Valley Subsection.

### 1839-3244

The commenter asserts that the project would have impacts on habitat for special-status plant species and wildlife species. Impacts on special-status species are described in the EIR/EIS in Section 3.7.7.2, Special-Status Species, across numerous impact numbers. Overall impacts from each alternative are quantified in Tables 3.7-12 and 3.7-13 of the Draft EIR/EIS. The commenter also notes that a further breakdown of impacts to the subsection level was not provided in the EIR/EIS. While the Authority's evaluation of overall impacts by alternative is consistent with CEQA and NEPA, the Authority also provided a breakdown of impacts by subsection as requested by the commenter. The Biological and Aquatic Resources Technical Report (Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS), referenced in the Draft EIR/EIS as supporting the analysis, and available with the Draft EIR/EIS upon request, provides the breakdown of impacts on biological resources by project subsection. Appendix H in the Biological and Aquatic Resources Technical Report provides a breakdown of impacts on special-status plants and wildlife for each subsection, including the San Joaquin Valley Subsection. Lastly, the commenter asserts that impacts within the San Joaquin Valley Subsection cannot be mitigated. The Authority has prepared a preliminary Compensatory Mitigation Plan, which documents that there are adequate mitigation lands available for the mitigation likely to be required for the project.

### 1839-3245

The commenter notes that the Draft EIR/EIS does not break down impacts on a subsection basis. Please see response to submission SJM-1839, comment 3244. Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS provides an individual assessment of all impacts and assigns feasible mitigation measures to reduce impacts to a less-than-significant level. The Authority notes that all impacts from the project, regardless of what subsection they occur within, are assessed in the Draft EIR/EIS. The commenter provides a general statement that effects and mitigation are not adequate, but does not provide a specific example or other information to support the claim. Lastly, the commenter asserts that impacts within the San Joaquin Valley Subsection cannot be mitigated. The Authority has prepared a preliminary Compensatory Mitigation Plan, which documents that there are adequate mitigation lands available for the mitigation likely to be required for the project.

### 1839-3246

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

Please see response to comment #3231, submission # 1839.

## Response to Submission 1839 (Lauren D. Layne, BAKER MANOCK & JENSEN, PC, June 22, 2020) - Continued

### 1839-3247

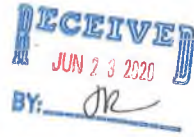
Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

The comment states that environmental impacts in the San Joaquin Valley Subsection are not adequately analyzed or mitigated. The comment does not specifically identify what additional impacts would occur that were not evaluated in the EIR/EIS other than to list general categories. The Draft EIR/EIS comprehensively evaluated all potentially significant impacts from construction and operation of the proposed project. Impacts on farming and drainage are addressed in Section 3.8, Hydrology and Water Resources, and Section 3.14, Agricultural Farmland, of the Draft EIR/EIS; impacts on wildlife, aquatic habitat, and aquatic species are addressed in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS; and impacts on low-income communities are addressed in Chapter 5, Environmental Justice, of the Draft EIR/EIS. Operation and maintenance costs are addressed in Chapter 6, Project Costs and Operations, of the Draft EIR/EIS.



## Submission 1620 (Diana Berry, Berry Alexander LLC, June 23, 2020)

June 17, 2020



California High-Speed Rail Authority  
Attn: San Jose to Merced: Draft EIR/EIS  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113  
[san.jose\\_merced@hsr.ca.gov](mailto:san.jose_merced@hsr.ca.gov)

Ricci Graham

Subject: San Jose Merced Draft EIR/EIS Comments

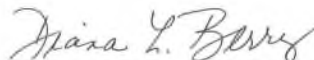
1620-2364

I am writing as the managing partner of the Berry Alexander LLC that owns the commercial property at 6791 Alexander Street, Gilroy, CA. This property is involved in a multi-year lease with International Paper Company. It houses a long standing business that provides many jobs for residents of this city as well as providing a tax base that the City of Gilroy benefits from.

It seems to us that it is not fiscally responsible to spend tax payer dollars to take this property and take down such a large building to accommodate parking when there is a large parcel of vacant land adjacent to the said property that would easily accommodate parking with easy access for commuters.

Please take this into serious consideration when making you plans. We need to not only look at what is best for commuters but what is best for the overall good.

Thank you for your consideration.

  
Diana Berry, Managing Partner  
Berry Alexander LLC.

## Response to Submission 1620 (Diana Berry, Berry Alexander LLC, June 23, 2020)

### 1620-2364

The concern regarding property acquisition at 6791 Alexander Street in Gilroy is noted. Under the Preferred Alternative (Alternative 4) 6791 Alexander Street in Gilroy is not proposed to be converted to parking. Please refer to Sheet AR-C1201 in Book 4C of Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record.

The property is proposed for acquisition under Alternatives 1 and 2 to provide station parking. Station drawings for these alternatives are found in Books 1B and 2B in Volume 3. The Authority will coordinate with the City of Gilroy and refine the parking design during Detailed Design Post-ROD and based on land use at that time.

## Submission 1419 (D Recht, BKP, June 21, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1419 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/21/2020  
**Submission Date :** 6/21/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** D  
**Last Name :** Recht

**Stakeholder Comments/Issues :**

1419-208 | Consideration should be given for underserved communities that do not have a spur access

## Response to Submission 1419 (D Recht, BKP, June 21, 2020)

### 1419-208

Comment noted. Underserved communities as well as other communities adjacent to the alignment would be served by local or regional transit services that would provide users with access to nearby stations serving the high-speed rail system.



## Submission 1667 (Christine Breen, Breen Law Firm, June 23, 2020)

**BREEN**  
**LAW FIRM**  
CHRISTINE O. BREEN[COB@BREENLAW.NET](mailto:COB@BREENLAW.NET)

June 23, 2020

## VIA ELECTRONIC MAIL

Northern California Regional Office  
California High-Speed Rail Authority  
100 Paseo De San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113  
[san.jose\\_merced@hsr.ca.gov](mailto:san.jose_merced@hsr.ca.gov)RE: Draft Environmental Impact Report/Environment Impact Statement of the  
California High-Speed Rail Authority – San Jose to Merced Project SectionThe following is submitted on behalf of B&P Fruit Company, Inc. to the Draft Environmental Impact  
Report/Environment Impact Statement of the California High-Speed Rail Authority – San Jose to  
Merced Project Section (“Project”).B&P Fruit Company, Inc. (“Owner”) owns 97.5 acres of apple orchards in northwest San Benito  
County (“the Property”). There are 375 mature apple trees planted per acre. Each mature apple tree has  
a market value of approximately \$500.All four of the Project alternatives bisect the Property, rendering it unfarmable, and not viable for any  
alternative use.

## AGRICULTURAL FARMLANDS

## Permanent Loss of Farmland.

- How will the Project address the permanent loss of Important Farmland and the resulting loss of food supply source?
- Has the Authority considered the impact the construction of an embankment rail line will have on the prospective use of the Property after construction?

330 TRES PINOS ROAD, SUITE F8-4  
HOLLISTER, CALIFORNIA 95023PHONE 831.636.2529  
FAX 831.636.2530CA BAR NO. 187256  
[WWW.BREENLAW.NET](http://WWW.BREENLAW.NET)

1667-2457

According to the report, the Project will result in the permanent conversion of Important Farmland to nonagricultural use, and the permanent creation of remnant parcels of Important Farmland. The impacts are noted to be “significant and unavoidable.”

San Benito County’s number one industry is agriculture. The Property (“Farmland”) constitutes Important Farmland as defined in the report. The commencement of construction will have grave ramifications beyond those addressed in the report.

The Owner has a long-term contract to grow apples, and also an option for the property to be purchased by the current contractor. The Project proposes a rail line built upon an embankment, which will prevent any travel across the Property, and result in two remnant parcels that will no longer be suitable for farming. The Mitigation Measure assumes, without foundation, that the remnants will be farmable at the same level of efficiency as before the construction. The fragmentation of the Property by the Project renders it financially unfeasible to continue to farm.

1667-2458

## Damage to Agricultural Infrastructure.

- What measures will the Authority implement to prevent and reduce damage to state-of-the-art farming infrastructure?

The Report notes that the Project will result in the temporary and permanent disruption of the agricultural infrastructure on the Property. As Mitigation Measures, the report states that drainage facilities will be relocated and reconnected. However, the report does not appear to contemplate the scenario created on this Property, where the embankment rail line will create two remnant parcels completely separated from one another. The Report does not contain any assurance that the infrastructure would be replaced or operate at the same level as that which is removed. Owners are aware of many farmers who own property on the Bakersfield-Merced line who have not been compensated at all, or compensated inadequately, for damage to and/or loss of infrastructure during construction of that rail line.

Please direct responses to these questions, and any requests for clarification or additional information to this office.

Very truly yours,

*Christine O. Breen*  
Christine O. Breen

1667-2454

1667-2455

1667-2456

## Response to Submission 1667 (Christine Breen, Breen Law Firm, June 23, 2020)

### **1667-2454**

The commenter asserts that all four of the Project alternatives bisect his property, which is planted with apple trees, and that the resulting remnant parcels would not be viable for continued productive agricultural use. The Authority appreciates your comments on the Draft EIR/EIS. The Project design is at a preliminary level of design suitable for a conservative approach to environmental analysis, and the impacts of the Preferred Alternative are likely to be less than projected in the Draft EIR/EIS. Impacts SOCIO#12 and SOCIO#13 in Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS identify the economic consequences of the conversion of agricultural land, including orchards. In case remnant parcels are rendered unviable for continued productive agricultural use, parcel-specific analysis would take place during the appraisal process before property acquisition, consistent with the Uniform Relocation Act, which establishes minimum standards for the treatment of and compensation to individuals whose real property is acquired for a federally funded project. Additional information about acquisition and compensation is also available at the Authority's website: [http://www.hsr.ca.gov/Programs/private\\_property.html](http://www.hsr.ca.gov/Programs/private_property.html). Further, in case remnant parcels are unviable for continued agricultural use, AG-IAMF#3 establishes a Farmland Consolidation Program, which would assist the owners of remnant parcels in selling those remnants to adjacent landowners, upon request. The goal of the program is to provide for continued agricultural use on the maximum feasible amount of remnant parcels that otherwise may not be economic to farm.

In subsequent individual comments, you provided specific suggestions regarding remnant parcel and agricultural infrastructure impacts. Each of these specific comments is addressed below.

### **1667-2455**

The comment asked how the Draft EIR/EIS addressed permanent loss of Important Farmland. Please refer to Impact AG#2 and Impact AG#3 in Section 3.14.6, Environmental Consequences of the Draft EIR/EIS for this information. This permanent conversion is treated as a significant and unavoidable impact. In addition, the comment asks how the project would address loss of food supply source. NEPA and CEQA both require that impacts on Important Farmland by a proposed project be analyzed. NEPA also requires an analysis of socioeconomic effects. While there is no requirement to analyze food supply impacts as such, a socioeconomic analysis serves as a proxy for changes in food supply. Impacts SOCIO#12 and SOCIO#13 in Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS identify the economic consequences of the conversion of agricultural land. Table 3.12-23 in Section 3.12 of the Draft EIR/EIS quantified expected temporary and permanent socioeconomic effects related to Important Farmland conversion. Because economic impacts are not a CEQA issue, no CEQA conclusions were made regarding economic agricultural effects.

### **1667-2456**

The comment asked whether the Authority has considered the impact that the construction of an embankment rail line would have on prospective use of agricultural farmland after construction. In Section 3.14, Agricultural Farmland, of the Draft EIR/EIS, Impact AG#2 discusses the effects relating to permanent conversion of Important Farmland and Impact AG#3 discusses the effects relating to permanent creation of remnant parcels of Important Farmland. The project footprint includes all necessary slope area for the embankment, and no additional land would be required outside of the right-of-way. In addition, Impact AG#5 discusses the effects related to permanent disruption of agricultural infrastructure serving Important Farmland, Impact AG#6 discusses the effects related to permanent interference with aerial spraying activities for Important Farmland, and Impact AG#7 discusses permanent induced wind interference with agricultural activities on Important Farmland. Impact AG#7 in the Final EIR/EIS was revised to note that the extent of wind disturbance is the same for all vertical alignments.

## Response to Submission 1667 (Christine Breen, Breen Law Firm, June 23, 2020) - Continued

### **1667-2457**

Refer to Standard Response SJM-Response-AG-2: Farmland Impacts—Remnant Parcels.

The comment stated that remnant parcels created by the embankment alternative on the owner's property would no longer be suitable for farming because of economic inefficiencies. The economic impact of agricultural conversion was calculated by alternative on a countywide and regionwide basis (see Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS, Impact SOCIO#13 and Table 3.12-16).

### **1667-2458**

Refer to Standard Response SJM-Response-AG-1: Temporary and Permanent Disruption of Agricultural Infrastructure Serving Important Farmland as a Result of Project Construction.

The commenter is concerned about adequate compensation for disruption of agricultural infrastructure. By law, the Authority is required to pay fair market value during restoration of Important Farmland used for project construction, as has been the practice with all other project sections. Parcel-specific analysis would take place during the appraisal process before property acquisition, consistent with the Uniform Relocation Act, which establishes minimum standards for the treatment of and compensation to individuals whose real property is acquired for a federally funded project. Additional information about acquisition and compensation is also available at the Authority's website: [http://www.hsr.ca.gov/Programs/private\\_property.html](http://www.hsr.ca.gov/Programs/private_property.html).

Please see response to comment #2457, submission #1667, regarding remnant parcels.

## Submission 1684 (Christine Breen, Breen Law Firm, June 23, 2020)


[COB@BREENLAW.NET](mailto:COB@BREENLAW.NET)

June 23, 2020

## VIA ELECTRONIC MAIL

Northern California Regional Office  
California High-Speed Rail Authority  
100 Paseo De San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113  
[san.jose\\_merced@hsr.ca.gov](mailto:san.jose_merced@hsr.ca.gov)

RE: Draft Environmental Impact Report/Environment Impact Statement of the  
California High-Speed Rail Authority – San Jose to Merced Project Section

The following is submitted on behalf of Soap Lake Ranch, LLC and D&D Brigantino Family Limited Partnership and Mission Ranches Company, LLC in response to the Draft Environmental Impact Report/Environment Impact Statement of the California High-Speed Rail Authority – San Jose to Merced Project Section (“Project”).

Soap Lake Ranch, LLC and D&D Brigantino Family Limited Partnership (“Owners”) own 2,000 acres of farmland and wetlands in northwest San Benito County (“the Property”). (**Exhibit A.**) Approximately 1,000 acres of the Property is prime farmland, certified organic, and farmed by Mission Ranches Company, LLC. The other 1,000 acres of wetlands is held in a conservation easement through the San Benito Agricultural Land Trust, as seasonal wetlands and habitat for migratory birds, and several threatened species.

All four of the Project alternatives run through the Property, and will have significant, irreparable effects on its use as organic farmland and wetlands. However, alternative 3 will have the most significant effect on the Property, since it bisects the Property from its southeast to northwest corners.

## AGRICULTURAL FARMLANDS

## Permanent Loss of Farmland.

- How will the Project address the permanent loss of Important Farmland and the resulting loss of food supply source?

330 TRES PINOS ROAD, SUITE F8-4  
HOLLISTER, CALIFORNIA 95023

PHONE 831.636.2529  
FAX 831.636.2530

CA BAR NO. 187256  
[WWW.BREENLAW.NET](http://WWW.BREENLAW.NET)

1684-2850

According to the report, the Project will result in the permanent conversion of Important Farmland to nonagricultural use, and the permanent creation of remnant parcels of Important Farmland. The impacts are noted to be “significant and unavoidable.”

Keep in mind that San Benito Count’s number one industry is agriculture. The farmable portions of the Property (“Farmland”) constitute Important Farmland as defined in the report. The Farmland comprises the largest single block of agricultural farmland **and** certified organic farmland in San Benito County. The commencement of construction will have grave ramifications beyond those addressed in the report.

1684-2851

The Owners currently receive significant rent from farm leases in its current certified organic condition on a long-term basis. The ranch and improvements were designed in uniform blocks with extensive water and drainage systems making the Farmland very efficiently farmed. This Project will affect the farming efficiency and utility as a whole unit which will decrease the value of the farmland as a whole.

Under alternatives 1, 2, 3 and 4, at least 30-50 percent of the Farmland, and possibly more, would be unfarmable for the 6-year construction period, plus the 2-year reconductoring period.

1684-2852

In addition, the entire ranch is secured with fencing and locked gates. There are several equipment yards within the fenced area that will be isolated on the opposite side of the tracks as the majority of the farm ground or pasture ground. These equipment yards are currently located outside the floodplain. In the event they need to be relocated to accommodate farming or grazing, the floodplain must be considered as flooding will cause damage to the farm equipment. In any case the equipment yards need to be secured with adequate fencing.

## Organic Status of Farmland.

1684-2853

- Did the Authority take into account the three-year certification process for organic farming, and the ramifications the Project to organic farming on the Farmland?

1684-2854

- Has the Authority considered what steps can be taken to keep or restore the Farmland to Certified Organic status?

1684-2855

- Has the Authority considered what steps will be taken to prevent noxious weeds from being introduced to the Farmland?

1684-2856

- Is the Authority prepared to pay for the cost of eradication of noxious weeds introduced to the Farmland after completion in order to maintain its Certified Organic status, keeping in mind that use of herbicides is not allowed?

1684-2857

- During and after construction will the Authority use any chemicals or other substances which would nullify the Certified Organic status of the Farmland?

1684-2858

- How will the viaduct ground corridor be secured and or fenced?

1684-2859

- How will the Authority address the loss of natural sunlight from shadows cast by the viaduct, since it will impact the productivity of the Farmland permanently, which will increase the cost of production, decrease the bottom line and decrease the overall farm value ?

1684-2860

- How does the Authority intend to comply with stated a federal food safety regulations during and after construction?

1684-2850



## Submission 1684 (Christine Breen, Breen Law Firm, June 23, 2020) - Continued

1684-2861

- *Will access be provided on a permanent basis under and around the viaduct for access and or farming?*

1684-2862

- *Will the height of the viaduct accommodate commercial farming equipment?*

1684-2863

The Report does not appear to address the fact that the construction of the Project will disqualify the Farmland from organic farming for at least three years after the reconductoring ends. (7 CFR Part 205, Subpart A.) Alternatives 1, 2, and 4 would render 30-50 percent of the Farmland portion of the Property unusable for organic farming for at least three years from when reconductoring ceases. Alternative 3 would eliminate ALL organic farming on the Property for the same duration. Post-construction, the Farmland will have the HSR line running through it, as well as service roads, security and maintenance, which will make it highly unlikely that the organic integrity of the Farmland could be restored or maintained.

1684-2864

### Remnant Parcels.

- *How does the Authority intend to address the increased expenses incurred farming remnant parcels?*

Under all alternatives, the project results in the permanent creation of remnant parcels. A viaduct which permanently separates the Farmland will impede preparation, cultivation and irrigation of the farmland. This devalues the Farmland, due to a loss of acreage, in and around the structures, but also the creation of remnants where the increased costs outweigh the benefit of continued farming. The Mitigation Measure assume, without foundation, that the remnants will be farmable at the same level of efficiency as before the construction. There are a lot of benefits in farming large uniform blocks. Fragmentation of these blocks will cause the ranch as a whole to be less valuable, less desirable and less productive.

1684-2865

### Damage to Agricultural Infrastructure.

- *What measures will the Authority implement to prevent and reduce damage to state-of-the-art farming infrastructure?*

The Report notes that the project will result in the temporary and permanent disruption of the agricultural infrastructure on the farmland. As Mitigation Measures, the report states that drainage facilities will be relocated and reconnected. However, the report does not appear to contemplate significant upgrades to irrigation and drainage facilities that the Owners have undertaken on the Property. The Owners have just completed an extensive upgrade to the water system on the Farmland to facilitate irrigation and drainage. The water system includes 9 wells and a grid of pipelines, which would not be easily re-located, since it is comprehensive to the entire site. Moreover, it is an expensive, state-of-the-art system. The Report does not contain any assurance that the infrastructure would be replaced or operate at the same level as that which is removed. Owners are aware of many farmers who own property on the Bakersfield-Merced line who have not been compensated at all, or compensated inadequately, for damage to and/or loss of infrastructure during construction of that rail line.

### BIOLOGICAL AND AQUATIC RESOURCES

#### Loss of Conservation Easement Wetlands.

330 TRES PINOS ROAD, SUITE F8-4  
HOLLISTER, CALIFORNIA 95023

PHONE 831.636.2529  
FAX 831.636.2530

CA BAR NO. 187256  
WWW.BREENLAW.NET

1684-2866

- *Has the Authority taken into account that the Wetlands are subject to a Conservation Easement held by the San Benito Agricultural Land Trust? If so, how does it intend to mitigate the loss of an existing source of environmental mitigation?*

Alternative 3 for the Project runs through the southeast portion of the Property, which consists of seasonal wetlands ("Wetlands") which are ironically held in a conservation easement. Notably, the Wetlands is part of a larger, regional restoration project under the Pajaro River Watershed Flood Prevention Authority.

1684-2867

The report states unequivocally that "the preponderance of direct impacts would be on the Soap Lake Properties, the Pacheco Creek Preserve, and the Romero Ranch Conservation Easement in the Morgan Hill and Gilroy and Pacheco Pass Subsections, respectively. . . . Alternative 3 would affect substantially more of the Soap Lake Properties than the other three alternatives, which are similar." The sheer number of the impacts to biological and aquatic resources (50 separate impacts) speaks to the significant environmental impact the project would have on the Wetlands, and on resources project-wide.

The Wetlands are home to the burrowing owl, the south-central California coast steelhead, and multiple species of waterfowl, which utilize this as a nesting area and migratory corridor. (**Exhibit B.**) For each of these species or groups, the report confirms that the project would modify or destroy habitat and migratory corridors, degrade habitat and wetlands, and result in a substantial loss of species. However, the Report ultimately concludes the impacts would be "less than significant" because of "compensatory mitigation requirements would be implemented. This finding is faulty, since studies have shown that historically, this method has not resulted in projects sufficiently similar to natural wetlands. *An Evaluation of Compensatory Mitigation Projects Permitted Under Clean Water Act Section 401 by the California State Water Quality Control Board, 1991-2002. Final Report* (2006) Richard F. Ambrose, John C. Callaway, and Steven F. Lee.)

1684-2868

In this particular situation, the Wetland area was actually established as a conservation area for purposes of ameliorating habitats and wetlands. The grounding of the tracks at the intersection of the Tequisquita Slough in all four Alternatives will interrupt the movement of many species as the slough is used as a corridor to and from Soap Lake. Some species like the Western Ridged Mussel (Photo attached) thrive in the Tequisquita Slough and will no doubt ably be affected by track grounding.

1684-2869

The Soap Lake Ranch is well known for its excellent grazing and water fowl hunting. The tracks in Alternative 3 cross the Tequisquita Slough at which point the tracks are grounded. This will create myriad complications to the wildlife corridor coming and going to Soap Lake.

1684-2870

In Alternative 3 the tracks will also isolate the corral area which is used for working livestock and will destroy one of the only livestock slough crossings available for accessing the majority of the grazing areas at the Soap Lake Ranch.

1684-2871

Hunting will obviously be affected negatively as the areas near the tracks will be off limits and flyways will be compromised. The construction of this project will introduce noxious plants to the area.

1684-2872

This project will cause a permanent devaluation of the rangeland, wildlife habitat and hunting land not addressed in the Mitigation Measures.

## Submission 1684 (Christine Breen, Breen Law Firm, June 23, 2020) - Continued

Attached are photos of wildlife and now a pristine scenery.

### ALTERNATIVES AND QUESTIONS.

1684-2873

1. Has the Authority considered using its funds to subsidize small commuter air travel between California metro areas (i.e. Redding, Sacramento, San Francisco, San Jose, Modesto, Fresno, Bakersfield, Los Angeles, Palm Springs, etc.)? These airports already exist and are less likely to be targeted by terrorists.

1684-2874

2. Has the Authority considered using the funds to construct small commuter trains that lead to the metro hubs?

1684-2875

3. Has the Authority considered tunneling between Casa De Fruta and Bloomfield Road?

1684-2876

4. What is currently proposed is antiquated. Have you considered shelving the HSR project and applying the funds for hyperloop travel which is much faster, cheaper, safer, less intrusive and now in development?

1684-2877

5. Have you considered constructing the HSR over Altamont Pass instead of Pacheco Pass?

1684-2878

6. How will tenants with long term leases, who have significant investments in capital improvements and infrastructure be compensated for their loss of use and investment?

Please direct responses to these questions, and any requests for clarification or additional information to this office.

Very truly yours,

*Christine O. Breen*

Christine O. Breen

# EXHIBIT A

330 TRES PINOS ROAD, SUITE F8-4  
HOLLISTER, CALIFORNIA 95023

PHONE 831.636.2529  
FAX 831.636.2530

CA BAR NO. 187256  
WWW.BREENLAW.NET

## Submission 1684 (Christine Breen, Breen Law Firm, June 23, 2020) - Continued



## Response to Submission 1684 (Christine Breen, Breen Law Firm, June 23, 2020)

### 1684-2850

The comment asks how the EIR/EIS addresses the permanent loss of Important Farmland. Please refer to Section 3.14.6, Environmental Consequences, Impact AG#2 of the Draft EIR/EIS. This impact discussion addresses direct permanent conversion of Important Farmland as a result of project construction, and Impact AG#3 on page 3.14-32 of the Draft EIR/EIS addresses indirect permanent conversion of Important Farmland as a result of parcel severance and creation of remnant parcels. As stated, this impact was determined to be significant and unavoidable.

In addition, the comment asked how the EIR/EIS addresses the resulting loss of this food supply source. Please refer to Impact SOCIO#12 and Impact SOCIO#13 in Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS, which address temporary and permanent impacts on the agricultural economy. These impact discussions address temporary and permanent loss of revenue and loss of agricultural jobs.

### 1684-2851

The comment states that implementation of the project would affect the efficiency of the farm because of changes to the irrigation and drainage systems. PUE-IAMF#2 would require the contractor to verify that a new irrigation facility is operational prior to disconnecting the original facility, when feasible, where relocation of a facility is necessary. This requirement would result in minimal interruptions with respect to irrigation infrastructure. In addition, please refer to AG-MM#4, which would require the construction contractor to verify that a replacement agricultural drainage facility is operational prior to disconnecting the original facility.

The comment also states that a large portion of the farm would be unfarmable during the construction and reconductoring period. Please refer to Impact SOCIO#12 in Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS, which addresses temporary construction-period impacts on the agricultural economy. The impact addresses loss of revenue and loss of agricultural jobs.

Parcel-specific analysis would take place during the appraisal process before property acquisition, consistent with the Uniform Relocation Act, which establishes minimum standards for the treatment of and compensation to individuals whose real property is acquired for a federally funded project. Additional information about acquisition and compensation is also available at the Authority's website:  
[http://www.hsr.ca.gov/Programs/private\\_property.html](http://www.hsr.ca.gov/Programs/private_property.html).



## Response to Submission 1684 (Christine Breen, Breen Law Firm, June 23, 2020) - Continued

### 1684-2852

Refer to Standard Response SJM-Response-AG-1: Temporary and Permanent Disruption of Agricultural Infrastructure Serving Important Farmland as a Result of Project Construction, SJM-Response-AG-2: Farmland Impacts—Remnant Parcels.

The comment notes constraints on relocation and fencing in case equipment yards must be relocated to accommodate construction of the project. Please refer to AG-IAMF#1 in Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features Analysis (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS). This IAMF requires that Important Farmland be restored to a condition equal to the pre-construction staging condition. Further, this IAMF provides that the contractor's restoration plan be reviewed and approved by the Authority and, if applicable, the landowner. Such review would provide opportunity for landowner input relative to floodplains.

### 1684-2853

Refer to Standard Response SJM-Response-AG-3: Wind Effects - Dust Deposition and Pesticide and Herbicide Drift on Adjacent Important Farmland.

The comment asks whether the Authority has taken into account the 3-year certification period for Certified Organic status. Under AG-IAMF#1 in Section 3.14, Agricultural Farmland, of the Draft EIR/EIS, the Authority has committed to restore farmland temporarily used for construction to its original condition. If the original condition is Certified Organic, then restoration would conform to these conditions.

### 1684-2854

Refer to Standard Response SJM-Response-AG-3: Wind Effects - Dust Deposition and Pesticide and Herbicide Drift on Adjacent Important Farmland.

The comment asks whether the Authority has taken into account steps to maintain a parcel's Certified Organic status. Under AG-IAMF#1 in Section 3.14, Agricultural Farmland, of the Draft EIR/EIS, the Authority has committed to restore farmland temporarily used for construction to its original condition. If the original condition is Certified Organic, then restoration would conform to these conditions.

### 1684-2855

The comment asks whether the Authority would take steps to prevent noxious weeds from being introduced during construction. Please refer to Section 3.7.7.2, Special-Status Species, of the Draft EIR/EIS, which discusses the introduction of nonnative species, as well as potential infestation by noxious weeds. The Authority has included BIO-MM#2 in the Draft EIR/EIS to minimize and avoid the spread of invasive weeds during ground-disturbing activities during construction and operations. The measure includes weed surveys, invasive weed control measures, monitoring, and success criteria to minimize and avoid the spread of weeds. The scheduling of these activities would be specified in the Biological Resources Management Plan (BRMP), which would be developed and approved before any ground-disturbing activities occur.

## Response to Submission 1684 (Christine Breen, Breen Law Firm, June 23, 2020) - Continued

### 1684-2856

The comment asks whether the Authority is prepared to pay for the cost of noxious weed eradication introduced during construction in a way that would not negate a parcel's Certified Organic status. Under AG-IAMF#1, the Authority has committed to restore farmland temporarily used for construction to its original condition. If the original condition is Certified Organic, then restoration would conform to these conditions.

Chapter 6, Project Costs and Operations, of the Draft EIR/EIS discusses the cost of environmental mitigation. Agricultural impacts, though not called out explicitly, are included within environmental mitigation accounted for in Chapter 6.

### 1684-2857

Refer to Standard Response SJM-Response-AG-3: Wind Effects - Dust Deposition and Pesticide and Herbicide Drift on Adjacent Important Farmland.

The comment asks whether the Authority would use any chemicals or substances that would nullify the Certified Organic status of farmland. After construction, under AG-IAMF#1 in Section 3.14, Agricultural Farmland, of the Draft EIR/EIS, the Authority has committed to restore farmland temporarily used for construction to its original condition. This includes Certified Organic status. With respect to substances used during project operation, as discussed in Appendix D, Induced Wind Impacts: Effects on Pollination; Blossoms and Dust, of the Agricultural Farmland Technical Report (Authority 2019, as cited in Section 3.14 of the Draft EIR/EIS), existing laws prohibit drift from pesticide application. Furthermore, the analysis in this report concludes that induced wind from train operation would not increase likelihood of pesticide to drift.

### 1684-2858

The comment asks how the viaduct ground corridor will be secured and/or fenced. Viaducts with clearance (distance from the ground to the underside of the viaduct deck) of greater than 10 feet would not require fencing for access control or security of the HSR system. Median barriers would be installed the base of the viaduct where viaducts are in the median of Monterey Road under Alternatives 1 and 3 to comply with Caltrans safety requirements.

### 1684-2859

The Authority would acquire land from property owners whose land is directly affected by the project in accordance with the Uniform Relocation Act (42 U.S.C. Chapter 61). Parcel-specific analysis will take place during the appraisal process before property acquisition, consistent with the Uniform Relocation Act, which establishes minimum standards for the treatment of and compensation to individuals whose real property is acquired for a federally funded project. Property owners who are not directly affected by property acquisition but who believe they have suffered a loss of property value as a result of the project may file a claim with the State of California's Government Claims Board. More information may be obtained online at: <https://www.dgs.ca.gov/ORIM/Services/Page-Content/Office-of-Risk-and-InsuranceManagement-Services-List-Folder/File-a-Government-Claim>.

### 1684-2860

The commenter asked how the Authority would comply with federal food safety regulations during and after construction. The Authority has no responsibilities with regard to state and federal food safety regulations because they are not involved in the food supply chain, nor do they have responsibility for implementing or enacting food safety standards. The Authority would acquire agricultural land, some temporarily and some permanently. Under AG-IAMF#1, the Authority has committed to restore farmland temporarily used for construction to its original condition.

## Response to Submission 1684 (Christine Breen, Breen Law Firm, June 23, 2020) - Continued

### 1684-2861

The comment asks whether permanent access would be provided under and around the viaduct for access or farming. Figure 2-39 in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS shows a typical section of the HSR alignment. As shown in Section 2.4.4.6, Elevated Profile, of the Draft EIR/EIS, viaducts would be available for use for roadways, animal movement, and/or water crossings. In addition, the at-grade blended facility would be continuously fenced for safety.

### 1684-2862

The comment asks whether the height of the HSR viaduct would accommodate commercial farming equipment. The height of the viaduct is 16 feet, and the maximum height of agricultural equipment on roads in California is 14 feet if the equipment would travel farther than 25 feet on a roadway; therefore, agricultural equipment would be accommodated.

### 1684-2863

Refer to Standard Response SJM-Response-AG-3: Wind Effects - Dust Deposition and Pesticide and Herbicide Drift on Adjacent Important Farmland.

The comment states that project construction could disqualify farmland currently certified organic for at least 3 years after the completion of construction activities. Under AG-1AMF#1, the Authority has committed to restore farmland temporarily used for construction to its original condition. This includes Certified Organic status. In addition, the comment noted that adjacency of the HSR could make organic status difficult or impossible to maintain. With respect to substances used during project operation, as discussed in Appendix D, Induced Wind Impacts: Effects on Pollination; Blossoms and Dust, of the Agricultural Farmland Technical Report (Authority 2019, as cited in Section 3.14, Agricultural Farmland, of the Draft EIR/EIS), existing laws prohibit drift from pesticide application. Furthermore, the analysis concludes induced wind from train operation would not increase the likelihood of pesticide to drift.

## Response to Submission 1684 (Christine Breen, Breen Law Firm, June 23, 2020) - Continued

### 1684-2864

As described in Section 3.14, Agricultural Farmland, of the Draft EIR/EIS, the agricultural analysis conducted an assessment of important farmland to identify parcels that were considered nonviable for continued agricultural use due to factors that included access (e.g., road closures, perimeter fencing) and overall hardship in maintaining economic activity. The results of that analysis, conducted by right-of-way specialists for the purpose of satisfying CEQA and NEPA, are provided in Appendix 3.14-C, Remnant Parcel Analysis, of the Draft EIR/EIS. Such analysis is not, however, assumed to be adequate for the real estate transactions that would occur during the right-of-way acquisition process. Parcel-specific analysis will take place during the appraisal process before property acquisition, consistent with the Uniform Relocation Assistance and Real Property Acquisition Policies Act, which establishes minimum standards for the treatment of and compensation to individuals whose real property is acquired for a federally funded project.

When a partial acquisition of a property is required, every reasonable effort is made to ensure that property owners do not suffer financial damages related to the remainder of their property. The total payment by the Authority will include the fair market value of the property that the Authority purchases plus any loss in market value to the remaining property. The determination of any loss in market value due to a partial acquisition would occur during the appraisal process.

### 1684-2865

Refer to Standard Response SJM-Response-AG-1: Temporary and Permanent Disruption of Agricultural Infrastructure Serving Important Farmland as a Result of Project Construction.

The comment asks what measures the Authority would take to prevent and reduce damage to agricultural infrastructure as a result of temporary and permanent disruption. The Authority would ensure that any infrastructure affected by the project would be replaced in kind before the old infrastructure is deactivated. By law, the Authority is required to pay fair market value during restoration of Important Farmland used for project construction, as has been the practice with all other project sections. Parcel-specific analysis would take place during the appraisal process before property acquisition, consistent with the Uniform Relocation Act, which establishes minimum standards for the treatment of and compensation to individuals whose real property is acquired for a federally funded project. Additional information about acquisition and compensation is also available at the Authority's website:  
[http://www.hsr.ca.gov/Programs/private\\_property.html](http://www.hsr.ca.gov/Programs/private_property.html).

### 1684-2866

The Authority has revised Tables 3.7-11 and 3.7-22 in the Final EIR/EIS to include the Soap Lake Ranch Easement. This parcel was considered in the Draft EIR/EIS under a different name (i.e., Soap Lake Properties) based on information available to the Authority at the time the Draft EIR/EIS was prepared, but has been corrected to the correct name and easement holder in the Final EIR/EIS. The Draft EIR/EIS includes BIO-MM#84, which addresses mitigation for impacts on conservation easements and which provides compensatory mitigation at a ratio of 2:1 (protected:affected).



## Response to Submission 1684 (Christine Breen, Breen Law Firm, June 23, 2020) - Continued

### 1684-2867

The EIR/EIS specified numerous mitigation measures with defined, substantial and binding measures that must be undertaken by the Authority under CEQA and NEPA. While the commenter points to previous reviews, specific to wetland mitigation, noting that not all mitigation is successful, the Authority believes that, through the measures in the Final EIR/EIS, the MMEP, as well as permits and approvals from numerous other agencies, monitoring and implementation of the mitigation will be successful. The MMEP requires monitoring, reporting, and adaptation as needed, to ensure that compensatory mitigation provides an appropriate replacement of ecological functions and values.

### 1684-2868

The Tequisquita Slough crossing must be sited on embankment for engineering and safety reasons, since this location is the crossing of the Calaveras Fault. However, much of the alignment in the area is on viaduct. The embankment for the Tequisquita Slough crossing would include cross-culverts. The analysis of wildlife passage (Impact BIO#43) did not find evidence of substantial impacts on wildlife movement in this area, and commenter provides no evidence otherwise. It is not clear either in the effects analysis or in the evidence provided by commenter that embankment construction at Tequisquita Slough would have a significant impact on the western ridged mussel. Furthermore, the western ridged mussel is not considered a special-status species in California, and the Authority notes the range of this species is quite large, covering the western United States and Canada. The commenter provides no evidence that significant impacts on this species could occur. Lastly, the Authority acknowledges that the Xerces Society has petitioned the USFWS to list the western ridged mussel under the FESA; however, USFWS has not issued a determination and listing is speculative at this time and therefore is not addressed further in the Final EIR/EIS.

### 1684-2869

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

Please see Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3, which notes that Alternative 4 is the Authority's preferred alternative. The Tequisquita Slough crossing must be sited on embankment for engineering and safety reasons, since this location is the crossing of the San Andreas Fault; however, the slough will be spanned across earthen embankments, which will facilitate some wildlife movement. However, much of the alignment in the area is on viaduct. The analysis of wildlife passage (Impact BIO#43) did not find evidence of substantial impacts on wildlife movement in this area.

### 1684-2870

The Authority acknowledges the commenter's concerns about impacts of Alternative 3 on access to livestock facilities and severance of livestock crossings available for accessing grazing areas at Soap Lake Ranch. The Authority balanced various considerations related to natural environment, agriculture, and community resources in the identification of Alternative 4 as the preferred alternative, as described in more detail in Chapter 8, Preferred Alternative, of the Draft EIR/EIS.

### 1684-2871

Impacts to hunting are addressed in Section 3.14, Socioeconomics and Communities. The Authority has incorporated BIO-IAMF#10 into the proposed project, which would require the Authority to clean equipment before entering the project site to minimize the chance of introducing new noxious weeds. Additionally, BIO-MM#2 in the Draft EIR/EIS requires the Authority to implement a weed control plan to further avoid and minimize the spread of invasive weeds during ground-disturbing activities and during O&M.

## Response to Submission 1684 (Christine Breen, Breen Law Firm, June 23, 2020) - Continued

### **1684-2872**

The Draft EIR/EIS discusses in numerous places where the project may result in the removal or degradation of numerous biological resources. Where necessary, restoration of affected lands is required. Where significant impacts would occur, compensatory mitigation is required. In terms of rangeland effects, the project would result in the removal of lands that are considered rangelands for livestock grazing. However, the Draft EIR/EIS includes numerous measures that require the Authority to mitigate for species and habitat impacts. These measures would preserve lands similar to those that are lost in perpetuity, which would also have benefits for the long-term conservation of rangelands. Impacts to hunting are addressed in Section 3.14, Socioeconomics and Communities.

### **1684-2873**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations.

The Authority has not considered using its funds to subsidize small commuter air travel between California metro areas. This would not meet the Purpose and Need of the project (Chapter 1, Project Purpose, Need, and Objectives), or the requirements of Prop 1A. Furthermore, air travel subsidies were not considered for implementation as mitigation because there is no nexus with any impacts of Alternatives 1 through 4.

### **1684-2874**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations.

The comment asks whether the Authority has considered using the funds to construct small commuter trains that lead to the metro hubs. Funding construction of small commuter trains as part of the project would not meet the requirements of Prop 1A. The HSR system is designed to connect to commuter trains.

### **1684-2875**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations.

The comment asks whether the Authority has considered tunneling between Casa De Fruta and Bloomfield Road. All alternatives include Tunnel 1 between SR 152/Pacheco Pass Road and Casa de Fruta.

### **1684-2876**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations.

The comment states that what is currently proposed is antiquated. The comment is noted and does not indicate any specific concern regarding any of the conclusions in the Draft EIR/EIS.

### **1684-2877**

The comment asks if the Authority considered constructing HSR over Altamont Pass. Connections between the Bay Area and the Central Valley through the Altamont Pass and Pacheco Pass were evaluated by Authority and FRA in the 2008 San Francisco Bay Area to Central Valley High-Speed Train Program Final EIR/EIS (Authority and FRA 2008, as cited in Chapter 1, Project Purpose, Need, and Objectives, of the Draft EIR/EIS) and by the Authority in the 2012 Bay Area to Central Valley High-Speed Train Partially Revised Final Program EIR (Authority 2012b, as cited in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS). The Tier 1 environmental review process resulted in the Authority's decision to select the Pacheco Pass routing for further study.

## Response to Submission 1684 (Christine Breen, Breen Law Firm, June 23, 2020) - Continued

### 1684-2878

Refer to Standard Response SJM-Response-AG-1: Temporary and Permanent Disruption of Agricultural Infrastructure Serving Important Farmland as a Result of Project Construction.

The Authority would acquire land from property owners whose land is directly affected by the project in accordance with the Uniform Relocation Act (42 U.S.C. Chapter 61). The Authority would acquire any land directly affected by the project from the owner and would ensure that any infrastructure affected by the project would be replaced in kind before the old infrastructure is deactivated. The tenant and owner are responsible for any agreements outside the scope of Authority responsibility. Parcel-specific analysis will take place during the appraisal process before property acquisition, consistent with the Uniform Relocation Act, which establishes minimum standards for the treatment of and compensation to individuals whose real property is acquired for a federally funded project. Displaced businesses, farm or non-profit organizations that are legally occupied by the owner or lessee/tenant when the Authority initiates negotiations for the acquisition of the property or at the time the Authority acquires title or takes possession of the property are entitled to reimbursement of moving costs and certain related expenses incurred in moving.

Please refer to Section 3.12, Socioeconomics and Communities, and Section 3.14, Agricultural Farmland, of the Draft EIR/EIS, which discuss IAMFs and mitigation measures relevant to displacements and relocations. These include SOCIO-IAMF#2, SOCIO-IAMF#3, AG-IAMF#1, AG-IAMF#2, AG-IAMF#4, AG-MM#1, AG-MM#2, and AG-MM#3.

## Submission 1343 (Richard Schussel, California Waterfowl Association, June 1, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1343 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 6/1/2020  
**Submission Date :** 6/1/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** Richard  
**Last Name :** Schussel  
**Stakeholder Comments/Issues :**

1343-132

3. Permanent Impact on Private Recreational Waterfowl Hunting Project operation "WOULD CHANGE conditions along Henry Miller Road but NOT affect duck and geese hunting conditions.

These statements are NOT true.

1343-133

I represent over 20,000 members from the California Waterfowl Association (CWA). I am a life member of this organization as well as representative of it's Public Lands Hunter Committee, a member of Ducks Unlimited and Delta Waterfowl as well as a Conservationist.

There will be Negative impacts to Endangered and/or Threatened species such as the Kit Fox, the Pond Turtle, snakes, waterfowl, birds and more. This includes Disruption from construction, noise from 176 trains per day (88 per direction), and 50 + Foot high electrified AND WALLED structures altering movements north and south - and altering how, when and where waterfowl fly. There will be Noise and Shock Waves from a Disruptive Rail Path that Runs Trains Right in Front of the Entrance/Parking Lot, and Hunter Sleeping Area of the Los Banos Wildlife Refuge. While speaking to a representative from the agency on the webinar meeting May 18th, it was clear that the authority had not considered bird strikes into the WALLED section of track through the GEA. The discussion centered around enclosing the raised track, electrical pole and wires so no birds could get onto the track, yet when asked about birds flying onto the walls, the response was "Yes it Could" Happen.especially when the Grasslands area is Known for thick Tule Fog. Waterfowl may not see the walls before it is too late as they do fly at those 50 foot levels (and lower) throughout the GEA, especially in bad weather and perhaps confusion from the echoing noise of trains.

1343-132

I want to speak to The Draft EIR Executive Summary and specifically to 3 statements made in the document that are totally incorrect.

Those statements read:

1. Impact AVQ#15: Permanent Direct Impacts on Visual Quality-Henry Miller Landscape Unit Construction of the HSR viaduct WOULD introduce modern infrastructure into a natural setting, but "it would NOT lower the visual quality in the landscape unit."

2. Temporary Impact on Private Recreational Waterfowl Hunting Project construction "would change conditions along Henry Miller Road but NOT affect duck and geese hunting conditions".

1343-134

In addition, these Grasslands are heavily maintained by Private clubs that provide waterfowl with shelter, food and water on their migrations south in the fall, and back north in the spring. These private properties, as well as Conservation organizations such as CWA and DU Spend MILLIONS and MILLIONS yearly on these lands.and depend on Hunters to funds those actions. ANY Negative impact will impact the value of these lands to these organizations and their members, and the loss of their funding will be certain..Leaving Migrating birds without maintained ponds, feed and loss of shelter. State and Federal Public lands can not sustain the Grasslands wildlife alone.



## Submission 1343 (Richard Schussel, California Waterfowl Association, June 1, 2020) - Continued

1343-135	<p>So, lets look at the words contained in your own biological/technical documents that prove the Executive Summary statements are incorrect.</p> <p>References: Biological and Aquatic Resources Technical Report Chapter 6:</p> <p>Wetland and open-water habitat for waterfowl and shorebirds would be lost or disturbed as a result of HSR track and systems construction in all subsections.</p> <p>Disturbance of waterfowl and shorebirds would result from the noise, vibration, and visual disturbance associated with construction activities. The potential for effect would be greatest in the GEA and UPRIBAs.</p> <p>While no specific model was developed for waterfowl and shorebirds, their potential habitat (e.g., agriculture, grassland, wetland) was estimated within the IBA boundaries (except urban) to have potential to function as roosting or forage habitat. This is especially true in wet years when the wetted footprint within the IBA boundary is extensive. The areal extent of direct permanent and temporary effects (conversion and disturbance of habitat, disturbance of individuals) on habitat for waterfowl and shorebirds in IBAs is shown in Table 6-5.</p> <p>While pre-construction and construction actions to protect waterfowl and shorebirds and their habitat are part of the project, these actions would not prevent the conversion and temporary disturbance of such habitat in the project footprint, nor would they eliminate the risk of disturbance of these species.</p> <p>Construction activities would convert suitable foraging and breeding habitat to HSR track and systems and could lead to the introduction and spread of invasive nonnative species. Disturbance associated with human activities and</p>	<p>1343-135</p> <p>noise could drive birds from productive foraging and resting areas, resulting in an impaired energy budget and potentially in reduced reproductive success.</p>
		<p>1343-136</p> <p>Section 6.2.2 Operations Effects:</p> <p>Some non-special-status wildlife species may be able to access the right-of-way during operations, where they would be subject to train strike. Individual birds could be injured or killed through collision with HSR infrastructure such as traction power transmission facilities.</p> <p>Moreover, disturbance impacts (e.g., noise, visual stimuli) can alter movement patterns and degrade conditions that support non-special-status wildlife species. Because operations would potentially affect a wide array of wildlife taxa and because such effects are primarily associated with wildlife moving across or through the project footprint, these effects are collectively addressed in Section 6.6</p> <p>The last sentence above ends with: these effects are collectively addressed in Section 6.6</p>
		<p>1343-137</p> <p>So, lets look at key points made in section 6.6:</p> <p>Effects on Wildlife Movement</p> <p>Construction and operations of the project would result in permanent and temporary effects on wildlife movement and corridors.</p>

## Submission 1343 (Richard Schussel, California Waterfowl Association, June 1, 2020) - Continued

1343-137

Effects on wildlife corridors and wildlife movement were analyzed in detail and are presented in the WCA (Appendix C). The effects analysis in the WCA uses the same structure and approach as this technical report. Effects to wildlife movement from construction (both permanent and temporary) are described first, followed by effects from operations. The project components with potential to affect wildlife corridors and movement identified and discussed in the WCA are listed below:

.Project components that have the potential to temporarily affect wildlife movement during construction:

-Fences and other physical barriers

-Noise and vibration

-Visual disturbance from construction equipment or personnel

-Nighttime lighting

-Dewatering (aquatic species only)

.Project components that have the potential to permanently affect wildlife movement as a result of construction include at-grade portions of the rail (because they are fenced) as well as rail facilities adjacent to the rail (that are also permanently fenced)

Operations and infrequent facilities maintenance have the potential to result in permanent, intermittent disturbance of wildlife movement through the following mechanisms:

-Noise disturbance

-Visual disturbance

-Train lights and nighttime lighting on permanent facilities

-Train strike

1343-137

-Electric line strike and electrocution, Entrapment

EFFECTS: Moving trains could increase stress and provoke flight in birds using nearby habitat, resulting in altered behavior and physiological consequences, as well as possible nest abandonment. The GEA and the Soap River 10-year flood plain are the two areas most susceptible to these effects.

Noise Disturbance of Wildlife Using Corridors during Operations

Noise from project operations could disturb and startle birds, particularly in the UPR and GEABAs, as well as cause varying degrees of hearing damage, leading to effects on bioenergetic and reproductive success, as well as increasing the risk of train strike.

Mortality Resulting from Train Strike during Operations Train strike is likeliest to cause mortality of terrestrial wildlife 0species along at-grade portions of the alignment. Alternative 1would pose the lowest risk of train strike to terrestrial movement guilds because of the amount that would be on aerial structure. All profiles present risk of train strike to the aerial movement guild, although some focal groups are more susceptible to at-grade profiles, while others are more susceptible to elevated portions of the alignment

These are all quotes from your document and show the contradictions to the Executive Summary's comments about 'NOT affecting visual quality, and NOT affecting duck and goose hinting conditions.and especially explain the direct impact to waterfowl and all other wildlife.

## Submission 1343 (Richard Schussel, California Waterfowl Association, June 1, 2020) - Continued

1343-138

Therefore, we request the Executive Summary statements about affect to the visual landscape and to the temporary and permanent hunting conditions be amended to read there WILL be negative impact. In all 3 statements provided in that summary, the wording should include that there IS negative affects/impact - in all cases.

I look forward to your response to correct the Executive summary, and to our request that Local CWA, DU biologists are consulted and included in this process, so I can update our members.

1343-139

And, Lastly, in several instances throughout your documents, you include this statement:

"the Authority would submit to the appropriate wildlife agencies the names and qualifications of project biologists, designated biologists, species-specific biological monitors, and general biological monitors retained to conduct biological resource monitoring activities and implement avoidance and minimization measures"

While submitting the names and qualifications of those biologists you designate is a great first start, the Authority SHOULD also include Local Biologists from CWA and Ducks Unlimited.in addition to biologists from the CA Departments of Fish and Wildlife, USFWS. The local biologists from CWA and DU are hands on experts in the Grasslands region. For decades, they have worked the dirt, managed for wildlife, managed the habitat.and have specific knowledge about the migration patterns of wildlife. These experts are able to assist HSR in clearly understanding the affects to California's last remaining Grasslands.

These LOCAL CWA and DU, CADFW and USFWS professionals should be included in any project affecting the Grasslands Ecological Area (GEA), and we would like your assurance these biologists will play an important role in "conducting biological resource monitoring activities and implementing avoidance and minimization measures"

Richard Schussel

CWA Public Lands Hunter Committee

CWA Life Member

DU Member

Delta Waterfowl Member

Conservationist

## Response to Submission 1343 (Richard Schussel, California Waterfowl Association, June 1, 2020)

### **1343-132**

The comment is referring to summary language in Table S-3 in the Summary of the Draft EIR/EIS. For detailed information regarding this impact, please refer to Impact SOCIO#19 within Section 3.12.6.5, Economic Impacts, of the Draft EIR/EIS. The Draft EIR/EIS Summary text quoted in the comment is correct, as noted in Impact SOCIO#19, which states that "Because the waterfowl hunting clubs are not adjacent to Henry Miller Road, it is not anticipated that there would be effects on waterfowl hunting from HSR operations."

### **1343-133**

Commenter's concerns are addressed in the detailed impact analysis included in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, and within Section 3.4, Noise and Vibration and Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space of the Draft EIR/EIS. Comment noted.

### **1343-134**

The comment is noted and does not indicate any specific concern regarding any of the conclusions in the Draft EIR/EIS.

### **1343-135**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife. These potential impacts are addressed in the Draft EIR/EIS under Impact BIO#44, and the specific issue of impaired avian energetics as a result of noise exposure is addressed in the WCA (Appendix C of Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS), as cited in Impact BIO#44.

### **1343-136**

Commenter describes a variety of operational impacts on birds. Risks associated with train strike, electrocution, and related concerns (such as birds striking powerlines) are addressed in Impacts BIO#48(train strike) and BIO#49 (power line strike). The CEQA impacts are significant, and mitigation measures are required. The matter of how these impacts relate to wildlife movement is discussed in the WCA (Appendix C of Authority2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS).

### **1343-137**

Commenter's summary of impacts on birds is substantially accurate, but the reference to visual quality and hunting conditions is unclear. Please see Draft EIR/EIS Sections 3.15, Parks, Recreation, and OpenSpace, and 3.16, Aesthetics and Visual Quality, respectively, for detailed evaluation of impacts on recreation and visual quality.

### **1343-138**

The comment is referring to summary language in Table S-3 in the Summary of the Draft EIR/EIS. For detailed information regarding temporary and permanent impacts on hunting, please refer to Impact SOCIO#19 within Section 3.12.6.5, Economic Impacts, of the Draft EIR/EIS. For detailed information regarding impacts on the visual landscape, please refer to Section 3.16, Aesthetics and Visual Quality, of the Draft EIR/EIS. The Draft determinations for these resources is based on the methodology and effects analysis. No changes to the conclusions presented in the Summary are warranted.

### **1343-139**

The Authority notes that it is common for wildlife regulatory agencies to review and approve the use of biologists on a particular project. This is common and standard practice because the wildlife agencies have the best knowledge of the specific factors in a particular region, have the most on-the-ground knowledge for most areas, and perhaps most importantly because they administer the permits the biologists hold to conduct the surveys. The Authority would consider contracting with local biologists in the region at the time of construction, provided they are approved by the wildlife regulatory agencies as qualified, and mutually acceptable contract terms can be negotiated.



## Submission 1374 (Richard Schussel, California Waterfowl Association, May 27, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1374 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 6/15/2020  
**Submission Date :** 5/27/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Richard  
**Last Name :** Schussel

**Stakeholder Comments/Issues :**

MR. SCHUSSEL: Thank you very much. My name is Rick Schussel. Last name is S, like Sam, -C-H-U-S-S-E-L, and I do represent the California Waterfowl Association Public Lands Hunter (indiscernible).

We do have several concerns in regards to the EIR and some of the technical documents, biological documents, and we are going to be submitting that to you in writing. But there's one item that I thought I would bring out today if I could since this is being recorded.

1374-142

In several instances throughout the documents, (indiscernible) documents, they include this statement, quote, "The Authority will submit to the appropriate wildlife agencies that may (indiscernible) qualifications of project biologists, designated biologists, species specific biological monitors and general biological monitors retained to conduct biological resource monitoring activities and implemented (indiscernible) and minimization measures," end quote.

And while I am happy that submitting names and qualifications of the biologists that you designate is a good first start, we believe the Authority should also include the local biologists from California Waterfowl Association and Ducks Unlimited in addition to biologists from California Department of Fish and Wildlife and the U.S. Fish and Wildlife Service.

1374-143

The local biologists from CWA and Ducks Unlimited, for example, are hands-on experts in the grasslands region. In that case, they've worked the dirt, they've managed the wildlife, they've managed the wildlife, they've managed the habitat, and they have specific knowledge about the migration patterns of wildlife. These experts are able to assess HSR in clearly understanding the effects California's last remaining grasslands. These local CWA Ducks Unlimited, California Department of Fish and Wildlife and U.S. Fish and Wildlife professionals should be included in any project affecting the grassland -- grassland psychological area. If you would like your assurance that these biologists will play an important role in, quote, "conducting biological resource monitoring activities and implementing avoidance and minimization measures."

Thank you.

Hello. Richard, R-I-C-H-A-R-D. Last name Schussel, S, like Sam, C-H-U-S-S, like Sam, Sam, -E-L.

Thank you.

## Response to Submission 1374 (Richard Schussel, California Waterfowl Association, May 27, 2020)

### **1374-142**

The Authority notes that it is common for wildlife regulatory agencies to review and approve the use of biologists on a particular project. This is common and standard practice because the wildlife agencies have the best knowledge of the specific factors in a particular region, have the most on-the-ground knowledge for most areas, and perhaps most importantly because they administer the permits the biologists hold to conduct the surveys. The Authority would consider contracting with local biologists in the region at the time of construction, provided they are approved by the wildlife regulatory agencies as qualified, and mutually acceptable contract terms can be negotiated.

### **1374-143**

Please see response to submission SJM-1374, comment 142.

## Submission 1365 (Jeffrey Volberg, California Waterfowl Association, May 27, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1365 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 6/12/2020  
**Submission Date :** 5/27/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** Jeffrey  
**Last Name :** Volberg

**Stakeholder Comments/Issues :**

MR. VOLBERG: Yes. My name is Jeffrey Volberg. That's J-E-F-F-R-E-Y, last name, capital V-O-L-B-E-R-G.  
And I represent the California Water Fowl Association.

MR. GOLDMAN: And you're welcome to continue with your comment.

1365-184 | MR. VOLBERG: Yes. My first comment is to reinforce and adopt the letter from Grassland Water District that Emma Hansen presented. We believe that understand the circumstances of the shutdown that we've lived under for the last several weeks, that we need additional time to fully understand the underlying documents that were used to reach conclusions about impacts on water fowl.

1365-185 | Secondly, I intend to submit written comments by the deadline. But I also adopt and agree with and will reinforce the four suggestions made by Ric Ortega regarding the designation under the Audubon Important Bird Area, a lack of recognition of the 10,000 acre mitigation agreement, the need for definitive and mandatory mitigation requirements, and the impacts on state and federal refuges and wildlife areas.

And, also, we represent a number of the private duck clubs that own properties in the area. And we will be analyzing this document in terms of the impacts on those private interests.

So that concludes my remarks and thank you for providing me the opportunity.

## Response to Submission 1365 (Jeffrey Volberg, California Waterfowl Association, May 27, 2020)

### 1365-184

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-1: Public Outreach.

### 1365-185

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-4: Grasslands Ecological Area Boundary.

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-4: Grasslands Ecological Area Boundary. With respect to the 10,000-acre program level commitment, please see response to comment #168, Submission 1364.



# Submission 1707 (Angela Moskow, California Wildlife Foundation, June 23, 2020)



June 23, 2020

Attn: Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113

Via e-mail: [san\\_jose\\_merced@hsr.ca.gov](mailto:san_jose_merced@hsr.ca.gov)

RE: Draft EIR/EIS Comment

Dear ladies and gentlemen:

The California Oaks program of California Wildlife Foundation (CWF/CO) works to conserve oak ecosystems because of their critical role in sequestering carbon, maintaining healthy watersheds, providing wildlife habitat, and sustaining cultural values. CWF/CO reviewed the Draft EIR/EIS (DEIR) for the San Jose to Merced Project Section of the High Speed Rail (HSR) Project, including the Biological and Aquatic Resources Technical Report and appendices. The environmental documentation needs to incorporate discussion of how the project is in compliance with California State Concurrent Resolution (17). The unit of analysis of oak woodland impacts should incorporate all oak woodlands. The DEIR lacks review of the oak protections of San Benito County's woodlands ordinance, all protections articulated in Santa Clara County's General Plan, all provisions of Santa Clara County's tree preservation and removal ordinance, and the oak mitigation provisions of Public Resources Code Section 21083.4. The environmental review must include calculations of the greenhouse gas impacts of the proposed tree removals, and analyze how the project complies with the Sustainable Groundwater Management Act. The project needs measures that are more protective of the oaks that may be impacted by groundwater disruptions associated with construction of the San Jose to Merced HSR. Lastly, improvements are needed in mitigating for project impacts on oaks.

## RESOLUTION 17

The High Speed Rail Authority has responsibility for four species of oaks, as articulated by State Senate's Concurrent Resolution Number 17—Oak Woodlands (September 1, 1989), which directs state agencies with responsibility for land use planning and management with respect to oak woodlands. Pertinent sections are quoted below and the resolution is also attached for reference:

... now, therefore, be it

*Resolved by the Senate of the State of California, the Assembly thereof concurring.* That all state agencies, including, but not limited to, those specified in this measure, having land use planning duties and responsibilities shall, in the performance of those duties and responsibilities and in a manner consistent with their respective duties and responsibilities, undertake to assess and determine the effects of their land use decisions or actions within any oak woodlands containing



1707-2771

Blue, Engelmann, Valley, or Coast Live Oak that may be affected by the decisions or actions, and be it further

*Resolved*, That ...state agencies undertake, in the performance of their duties and responsibilities, to preserve and protect native oak woodlands to the maximum extent feasible and consistent with the performance of their duties and responsibilities, or provide for replacement plantings where Blue, Engelmann, Valley, or Coast Live Oak are removed from oak woodlands.

## DEFINITION OF OAK WOODLAND

A definition of oak woodlands was added to California Fish and Game Code subsequent to the adoption of Resolution 17: "Oak woodlands means an oak stand with a greater than 10 percent canopy cover or that may have historically supported greater than 10 percent canopy cover."

This definition is not used in the DEIR's analysis of impacts to oaks. Instead, the DEIR relies on discussion of land cover types. Thus it is unclear how many oak woodlands in the project area are not included in the DEIR's analysis. For example, the screenshot below, from page 5-53 of the Biological and Aquatic Resources Technical Report, shows the landscape types that were screened for protected trees:

## 5.2.6 Protected Trees

Based on reconnaissance field surveys and GIS analysis of the project extent, several land cover types which contain trees are located within the special-status plant study area. Although some of these trees may not be protected, a number of them are protected under local ordinances, regulations, and policies. Table 5-8 provides results of GIS analysis of the protected tree habitat locations within each subsection.

Table 5-8 Protected Trees by Subsection

Resource	San Jose Diridon Station Approach	Monterey Corridor	Morgan Hill and Gilroy	Pacheco Pass	San Joaquin Valley
Blue oak-foothill pine woodland	None	None	None	Yes	None
California sycamore woodland	None	None	None	Yes	None
Coast oak woodland	None	None	Yes	Yes	None
Mixed chaparral	None	None	Yes	Yes	None
Mixed riparian	Yes	None	Yes	Yes	Yes
Ornamental woodland	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Palustrine forested wetland	Yes	None	Yes	Yes	Yes
Urban landscaping	Yes	Yes	Yes	None	None

Further, our review the Biological and Aquatic Resources Technical Report's Appendix G, Land Cover Maps confirmed that the DEIR's analysis of oak impacts does not include oak woodlands located on land categorized as "California Annual Grassland."

## Submission 1707 (Angela Moskow, California Wildlife Foundation, June 23, 2020) - Continued

1707-2771

**Discussion:** The environmental documentation for the proposed project needs to recognize the High Speed Rail Authority's direct responsibility for oak woodlands and it should utilize the definition in California Fish and Game Code as the unit of analysis for determining impacts to oak woodlands. This is important because oak woodlands provide food and vital habitat for California's native species, including 2,000 plants, 5,000 insects and arachnids, 80 amphibians and reptiles, 160 birds, and 80 mammals.<sup>1</sup> Davis et al. describe oaks as a "foundation species," using Ellison et al.'s definition of such a species as "...one that 'controls population and community dynamics and modulates ecosystem processes,' whose loss 'acutely and chronically impacts fluxes of energy and nutrients, hydrology, food webs, and biodiversity.'"<sup>2</sup>

Many of the endangered, threatened, and species of concern analyzed in the DEIR depend on oak woodland habitat. The disruptions in habitat integrity and connectivity brought about by removal of oak trees will diminish survival of these and other oak-dependent species. While significant environmental impacts are inevitable with the construction and operation of the HSR, a more thorough analysis of impacts and a greater emphasis on oak protections are needed.

#### SENSITIVE SPECIES IN THE HSR CORRIDOR DEPENDENT UPON OAKS

The **Basic Model Parameters: CWHR Habitat Types** table on page 1 of Biological and Technical Resources Appendix E, reproduced in part, below, does not show Loggerhead shrike as associated with Montane Hardwood, Northern harrier as associated with Montane Hardwood, Blue Oak Woodland, Coastal Oak Woodland, or Valley Oak Woodland; Short-eared owl as associated with Blue Oak Woodland, Coastal Oak Woodland, or Valley Oak Woodland; Western spade-foot as associated with Blue Oak Woodland, Coastal Oak Woodland, or Valley Oak Woodland; or Yellow warbler as associated with Montane Hardwood, Blue Oak Woodland, Coastal Oak Woodland, or Valley Oak Woodland. Lastly, the California legless lizard is associated with Blue Oak Woodland, Coastal Oak Woodland, and Valley Oak Woodland. These omissions appear to be a mistake since the associations are listed in the California Wildlife Habitat Relationships (CWHR) System.

<sup>1</sup> Meadows, R. 2007. Oaks: Research and outreach to prevent oak woodland loss. *California Agriculture*

<sup>2</sup> Davis, F.W., D.D. Baldocchi, and C.M. Taylor. 2016. "Oak Woodlands," chap. 25 in *Ecosystems of California*. Editors: H. Mooney and E. Zavaleta. University of California Press.

Basic Model Parameters: CWHR Habitat Types

CWHR Habitat Type	American badger	Bald eagle	Coast (= Baird's) horned lizard	Golden eagle	Grasshopper sparrow	Least bittern	Loggerhead shrike	Mountain plover	Northern California legless lizard	Northern harrier	Olive-sided flycatcher	Purple martin	Ringtail	San Francisco dusky-footed woodrat	San Joaquin coachwhip	Short-eared owl	Western snowy plover (interior)	Western spadefoot	White-tailed kite	Yellow warbler
Douglas Fir		N	x	N																
Ponderosa Pine			N	x	N						N	x	x							
Redwood			N	x	N						N	x	x							
Juniper			N	x	N						N	x	x							
Closed-Cone Pine-Cypress			N	x	N						N	x	x							
Montane Hardwood-Conifer			N	x	N						N	x	x							
Blue Oak-Foothill Pine			N	x	N		N				N	x	x							
Montane Hardwood			N	x	N						N	x	x							
Blue Oak Woodland			N	x	N		N				N	x	x						N	
Coastal Oak Woodland			N	x	N		N				N	x	x						N	
Valley Oak Woodland			N	x	N		N				N	x	x						N	

#### INCOMPLETE ENVIRONMENTAL ANALYSIS

**Environmental analysis needs to evaluate oak protections for San Benito County:** The DEIR needs to incorporate San Benito County oak woodland protections. Appendix 2-J: *Regional and Local Plans and Policies*, does not include the provisions of San Benito County's woodlands ordinance outlined below:

**Management and Conservation of Woodlands Ordinance (San Benito County Code, Title 19 (Land Use and Environmental Regulations), Chapter 19.33: Section 19.33.008** applies the regulations set forth in Chapter 19.33 to parcels covered by at least 10% woodland vegetation as determined by the baseline retention canopy survey, which is on file with the County's Planning Division, and to parcels that currently support native trees or other woody vegetation but were farmed to agricultural crops at the time of the aforementioned baseline aerial photography. Section 19.33.006 prohibits clear cutting, grading in a manner that removes woodlands, vegetation removal, and similar disturbance, and Section 19.33.005 requires the issuance of a permit when the removal of individual or masses of trees within woodlands of between 90% and 100% as per the canopy retention standard within a period of ten years, and any time removal is located on slopes greater than or equal to 30%. Permits may be issued along with conditions of approval, as set forth in Section 19.33.010.

See: [http://library.amlegal.com/nxt/gateway.dll/California/sanbenitocounty\\_ca/title25zon%20ing?f=templates\\$fn=default.htm\\$3.0\\$vid=amlegal:sanbenitocounty\\_ca](http://library.amlegal.com/nxt/gateway.dll/California/sanbenitocounty_ca/title25zon%20ing?f=templates$fn=default.htm$3.0$vid=amlegal:sanbenitocounty_ca)

Additionally, the trees native to San Benito County, which are listed in the county's woodland ordinance, include the four species of oaks identified in Resolution 17, which is discussed above.

# Submission 1707 (Angela Moskow, California Wildlife Foundation, June 23, 2020) - Continued

1707-2774

**The environmental analysis omits many Santa Clara County General Plan and many county tree preservation and removal protections:** The environmental documentation needs to incorporate all environmental protections articulated in the General Plan and all Santa Clara County tree preservation and removal protections. Omissions are presented below (underline is used for emphasis):

Appendix 2-J: *Regional and Local Plans and Policies* Table 6, *Regional and Local Plans and Policies Relevant to Biological and Aquatic Resources*, does not include the following provisions of *Santa Clara General Plan Book B*

## **Resource Conservation Chapter**

**R-RC 43** on page O-28

Large scale grading and clearing of land should not be allowed if it will significantly degrade valuable habitat or impair surface water quality.

**R-RC 47** on page O-29

Impacts from new development on woodland habitats should be minimized by encouraging:

- clustering of development to avoid critical habitat areas, where clustering is permitted;
- inclusion of important habitat within open space areas for project requiring open space dedication;
- siting and design of roads, utility corridors and other infrastructure to avoid fragmentation of habitat; and
- acquisition or avoidance of critical habitat areas.

**R-RC 51** on page O-30

Preservation of habitat linkages and migration corridors should be encouraged where needed to allow for species migration, prevent species isolation, and otherwise compensate for the effects of habitat fragmentation.

**R-RC 52** on page O-30

For rural area development proposals subject to open space dedication requirements and adjacent to other open space lands, the County shall encourage project design which maximizes the contiguity of undeveloped, open space areas, reducing fragmentation of habitat.

**Page O-30** on page O-30

**R-RC(i) 17**

Utilize updated mapping and information on natural areas and habitats to identify and assess the potential need for maintaining migration corridors and habitat linkages.

## **Land Use Policies**

### **Development Policies – Non-Residential Open Space Preservation**

**R-LU 28** on page Q-7

1707-2774

For all uses allowed in Hillside areas other than agricultural and single-family residential land uses, open space preservation by means of easement dedication may be required in order to:

- protect the public health, safety and general welfare;
- prevent or mitigate potentially significant adverse environmental impacts...

**R-LU 79** on page Q-15

New public transportation facilities shall be compatible with the land uses in the areas in which they are located and consistent with the County's General Plan.

1707-2775

Appendix 2-J: *Regional and Local Plans and Policies* also does not include the following provisions of Santa Clara County's Tree Preservation and Removal ordinance (See: [https://library.municode.com/ca/santa\\_clara\\_county/codes/code\\_of\\_ordinances?nodelid=TITCCODELAUS\\_DIVC16TRPRRE](https://library.municode.com/ca/santa_clara_county/codes/code_of_ordinances?nodelid=TITCCODELAUS_DIVC16TRPRRE)):

## **Sec. C16-7. - Permit applications.**

In addition to standard information required as part of all applications for administrative permits, special permits, use permits or encroachment permits, the following information shall be included in such applications for tree removal:

- (a) A brief statement of the reasons for removal of the tree.
- (b) A photograph of the tree(s) proposed for removal.
- (c) A description of the method to be used in the removal of the tree(s). Applicant should demonstrate that good harvesting practices will be used.
- (d) A tree survey (map) with the accurate location, number, species, size (diameter measured 4.5 feet above ground, approximate height, and approximate canopy diameter), general health, and approximate age, if known, of the tree or trees in question.
- (e) A replanting and/or re-vegetation plan for all trees to be removed. Replacement trees shall be of a like kind and species of tree removed, if native and feasible, or of a kind and species to be determined by the Planning Department. The location of the replacement tree(s) need not be in the same location of the tree removed. Replacement tree planting shall utilize at least five-gallon size stock. The ratio of trees removed to trees planted shall be determined by the Planning Department. An erosion control plan may also be required where deemed appropriate by County staff.

## **Sec. C16-11. - Criteria for permit approval.**

The Planning Office or any other person or body charged with determining whether to grant, conditionally grant or deny an administrative permit, special permit, use permit, or encroachment

## Submission 1707 (Angela Moskow, California Wildlife Foundation, June 23, 2020) - Continued

1707-2775

permit for tree removal shall take into account the following factors in determining what action to take upon the permit application:

(b) The potential impact the removed tree or trees may have upon adjacent trees (i.e. increased windthrow). Where appropriate, removal may necessitate an assessment of potential impacts upon adjacent trees by a certified arborist or forester, along with the development of mitigations to lessen such impacts.

...

(d) The topography of the land and the effect of the proposed tree removal upon erosion, soil retention, and the diversion or increased flow of sediment.

(e) The number, species, size, and location of existing trees in the area, and the effect the proposed removal would have upon shade, privacy impact, scenic beauty, and property values of the area.

Santa Clara County's Planning Office Guide to Evaluating Oak Woodlands Impacts utilizes the metric of 10 percent or greater to define an oak woodland:

*Oak woodlands include a woodland (grouping of trees) on a unit of land or project site where Oak trees encompass 10 percent or greater of the canopy cover. The 10 percent canopy cover applies to the individual woodland and not the entire project site (which may contain one or more woodlands).*

Lastly, trees native to Santa Clara include three—blue, coast live, and valley—which are named in Resolution 17.

**Discussion:** The underlined text above provides important protections that need to be incorporated in the environmental analysis, design, construction, mitigation, and monitoring of the HSR. Many local, state, and federal agencies and organizations have invested in protecting and restoring the corridor upon which the proposed HSR will travel.

1707-2776

**Public Resources Code Section 21083.4:** The DEIR also does not discuss Public Resources Code Section 21083.4, which applies to mitigation for the removal of oaks that are not commercial species that are five inches or more in diameter as measured at a point 4.5 feet (breast height) above natural grade level. Additional details on the provisions of this measure are in the mitigation section, below.

#### GREENHOUSE GAS IMPACTS OF TREE REMOVALS

California law requires the greenhouse gas (GHG) impacts of proposed oak removals to be assessed. Section 3.3 of the DEIR lacks this analysis. CEQA's sole GHG focus is "the mitigation of greenhouse gas emissions or the effects of greenhouse gas emissions." Net present value of GHG emissions forms the foundation of the state's greenhouse reduction objectives, as well as the California Forest Protocol preservation standards. Every ton of carbon dioxide (CO<sub>2</sub>) released into the atmosphere by oak woodland or forest conversion represents a measurable potential adverse environmental effect, which is covered by CEQA. Thus California requires the analysis and mitigation of greenhouse gas emissions associated with proposed oak woodland or forest conversions.

7

1707-2776

Further, project mitigation that is based on the preservation ("avoided conversion") of existing natural lands does not adequately mitigate GHG emissions of natural lands conversion. Existing trees, understory, and soil conserved by the mitigation, do not, suddenly, upon the protections afforded by their conservation sequester more carbon to mitigate impacted biomass GHG emission effects of the conversion. Newly planted trees take many years to sequester carbon in the soil, understory, and woody mass of the trees.

**Discussion:** The Authority's website states: "California high-speed rail will connect the mega-regions of the state, contribute to economic development and a cleaner environment, create jobs and preserve agricultural and protected lands." A cleaner environment relies on full compliance with the requirements of CEQA for the GHG impacts of tree removals.

#### GROUNDWATER IMPACTS ON OAKS

Page 3.7-139 of Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, addresses the proposed Groundwater Resource Study Area (RSA) that will be utilized to assess potential impacts of tunnel construction on groundwater-dependent species:

**Baseline inventory**—As allowed by private property owners, the Authority would establish baseline hydrologic conditions within the groundwater resource study area (approximately 1 mile north and south of the tunnel alignment) through baseline data collection. Baseline surveys would characterize potential aquatic resources, including but not limited to mapping of wetland and riparian vegetation; hydroperiod (the duration of inundation); flow rates; area of feature; pond depth; the potential for special-status plant and animal species (e.g., California tiger salamander, California red-legged frog, foothill yellow-legged frog, western pond turtle, least Bell's vireo, tricolored blackbird, and yellow-headed blackbird) and steelhead to occur; and potential groundwater dependent protected trees (e.g. oaks).<sup>6</sup>

Footnote 6 states: The baseline inventory will be used to estimate groundwater levels below ground surface. Once the groundwater levels are identified, the area of potential effect to oaks can be identified (defined as areas with groundwater levels within 70 feet of the surface), and oaks within the area of potential groundwater effect can then be identified.

Further detail is found on page 4-8 Biological and Aquatic Resources Technical Report:

The one-mile wide RSA is based on the area evaluated for groundwater effects from construction of the SFPUC's New Irvington Tunnel (SFPUC 2009), which was constructed through the Diablo Range approximately 50 miles north-northwest of Pacheco Pass and the construction of the Arrowhead Tunnels in the San Bernardino Mountains in southern California in which monitoring indicated impacts occurred out to 1.1-mile of the tunnel alignments (Berg 2012). Surface water features of biological value include wetlands, streams, and ponds fed by groundwater as well as any riparian vegetation growing adjacent to such features. Upland wildlife species not dependent on surface water features would not be affected by potential groundwater depletion. Non-riparian upland plants would only

8



# Submission 1707 (Angela Moskow, California Wildlife Foundation, June 23, 2020) - Continued

1707-2777

be affected by potential groundwater depletion if they had sufficiently deep roots to reach relatively shallow areas of groundwater, which is usually limited to oak trees.

**Discussion:** It is unclear why the Authority has chosen a metric of one mile for the groundwater RSA when the studies utilized to inform the RSA showed impacts 1.1 miles of the tunnel alignments. The RSA should be 1.1 mile *in each direction* from the tunnel alignments.

Referencing footnote 6 in the quoted text above, the analysis of potential effects on oaks should utilize a metric of 100 feet rather than 70 feet below ground surface. A University of California Natural Reserve System online article (<https://ucnrs.org/drought-dealt-death-california-oaks/#:~:text=%E2%80%9CThe%20bathtub%20drained%E2%80%9D,when%20surface%20soils%20go%20dry>) notes California oaks grow roots that can extend 50 to 100 feet down, allowing them to tap groundwater when surface soils go dry.

1707-2778

**Supplemental Water:** The contingency plan for supplemental water, quoted below, from page 3.7-140 of Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, needs to be rewritten to properly protect impacted oaks:

**Contingency plan for supplemental water in areas outside of predicted area of effect**— The Authority would establish contingency procedures to provide supplemental water to wetlands, creeks, ponds, and springs to support riparian/aquatic vegetation, wildlife breeding cycles, and aquatic wildlife as well as supplemental water to protected trees outside the area of predicted effects, if warranted by monitoring.

**Discussion:** If supplemental water is used specific protocols must be followed to protect oak trees. Oaks should be irrigated only outside of the Root Protection Zone (RPZ). (RPZ is the area that extends beyond the dripline to a distance that is half the distance between the trunk and the dripline.) Under no circumstances should the ground near the base of a native oak be allowed to become moist during warm weather periods. Moist, warm soil near the base of a mature oak promotes crown and root rot.

Irrigation, if done, should be by the “deep watering method,” which consists of a slow, all-day soaking only once or twice during the summer dry period. Frequent, shallow watering not only encourages crown and root rot, it also results in the growth of ineffective shallow roots near the surface, a needless waste of the tree’s energy.

If oaks need supplemental watering, it is best to apply the water at times that lengthen the normal rainy season, so the normal dry period in the middle to the end of summer is preserved. For example, additional irrigation would be appropriate in May and September, while leaving the area under the tree dry in July and August.

1707-2779

Lastly, the environmental documentation must incorporate discussion about alignment with groundwater sustainability plans and associated documentation. For example, page 38 of San Benito County Water District’s 2018 Annual Groundwater report (the most current) includes Sustainability Criteria that will inform the Groundwater Sustainability Plan (GSP) for the North San Benito Basin. These criteria, quoted below, are not addressed in the DEIR.

9

1707-2779

The fifth step of the GSP process will address the five undesirable results/sustainability indicators relevant to North San Benito Basin.... These include: chronic lowering of groundwater levels, groundwater storage depletion, water quality degradation, land subsidence, and depletion of interconnected surface water. Each of these will be defined in terms of minimum thresholds where occurrence of an undesirable result becomes significant and unreasonable and in terms of measurable management objectives.

1707-2780

## MITIGATION

As discussed above, the DEIR analysis in identifying trees that are protected is incomplete, as is the DEIR analysis of relevant general plans language, ordinances, and other plans and regulations. The project’s environmental documentation must include these provisions in analyzing and mitigating impacts.

**BIO-MM#75: Implement Transplantation and Compensatory Mitigation for Protected Trees**, which is presented on page 3.7-167, states:

Prior to ground-disturbing activities, the Project Biologist would conduct surveys in the work area to identify protected trees.

The Project Biologist would establish ESAs around protected trees with the potential to be affected by construction activities, but do not require removal. The contractor, under the direction of the Project Biologist, would install ESA fencing 5 feet outward from the drip lines of such protected trees.

The Authority would provide compensatory mitigation for impacts on protected trees, including impacts associated with removing or trimming a protected tree. Compensation would be based on requirements set out in applicable local government ordinances, policies, and regulations. Compensatory mitigation may include, but is not limited to, the following:

- Replacement of protected trees at an off-site location, based on the number of protected trees affected, at a ratio not to exceed 3:1 for native trees or 1:1 for ornamental trees, unless higher ratios are required by local government ordinances or regulations.
- Transplantation of protected trees to areas outside of the work area.
- Contribution to a tree-planting fund.

**Discussion:** ESA protections are not sufficiently protective of large oaks, which should have no disturbance within the root protection zone (RPZ). RPZ is the area that extends beyond the dripline to a distance that is half the distance between the trunk and the dripline—an area that will require a much larger ESA protection area in many cases. Many problems for oaks are initiated by disturbing the roots within this zone. *Care of California’s Native Oaks*, which is downloadable from <http://californiaoaks.org/oak-tree-care/> provides additional guidance.

Transport of oak trees, is a very difficult procedure, in part because of the extensive taproots of oak trees. Many trees will not survive transport. It also appears that the mitigation is built on the assumption that no additional mitigation is necessary if oak trees

10

## Submission 1707 (Angela Moskow, California Wildlife Foundation, June 23, 2020) - Continued

1707-2780

are transported elsewhere.

1707-2781

Lastly, the establishment period for transplanted trees must be seven years. Public Resources Code Section 21083.4 applies to mitigation for the removal of oaks that are not commercial species, which are five inches or more in diameter as measured at a point 4.5 feet (breast height) above natural grade level. Senate Bill 1334 (Kuehl), which brought the conversion of oak woodlands under California Environmental Quality Act (CEQA) states: *The requirement to maintain trees in compliance with this paragraph shall terminate seven years after the trees are planted.* This requirement should be clearly stated in the DEIR's discussion of mitigation.

1707-2782

Local input in the choice of the tree planting fund will be important. Many tree-planting efforts are unsuccessful due to the necessity of high standards for maintenance and monitoring of the plantings. Additionally, there are many restoration efforts underway in the HSR corridor, which the Authority would be wise to leverage in planning, carrying out, and monitoring tree mitigation efforts.

1707-2783

**BIO-MM#85: Provide Compensatory Mitigation for Impacts on California Sycamore Woodland at the Pacheco Creek Reserve**, is presented on pages 3.7-172-173

To offset permanent impacts at the Pacheco Creek Reserve and alleviate conflict with the SCVHP, the Authority would provide compensatory mitigation at a 1:1 ratio. The replacement reserve would be of the same acreage as the existing reserve (8.2 acres) or greater, and it would be primarily composed of a contiguous patch of the California sycamore alluvial woodland, the conservation target on which the reserve was formed. Mitigation lands can be co-located with the mitigation under BIO-MM#72 to meet the 10-acres minimum patch size requirement stipulated in Objective 9.2 of the SCVHP. This mitigation may be accomplished through preservation, enhancement, or restoration, or a combination thereof, with a preference given to mitigation opportunities in the Pajaro River HUC-8 watershed.

**BIO-MM#72: Provide Compensatory Mitigation for Permanent Impacts on Riparian Habitat** on page 3.7-165 shows a much higher mitigation rate for California sycamore woodland:

The Authority would compensate for permanent impacts on riparian habitats at a ratio of 2:1 (mixed riparian and palustrine forested wetland) or 4:1 (California sycamore woodland), unless a higher ratio is required by agencies with regulatory jurisdiction over the resource. Compensatory mitigation may occur through habitat restoration, the acquisition of credits from an approved mitigation bank, participation in an in-lieu fee program or habitat preservation or enhancement at a permittee responsible mitigation site.

**Discussion:** The DEIR speaks about the ecological importance of this ecosystem type. The 1:1 mitigation ratio is problematic as is the prospect of destruction of this landscape. Lastly, the article titled Asynchronous carbon sink saturation in African and Amazonian tropical forests, published in *Nature* (volume 597) on March 5, 2020 underscores the importance of carbon sequestration in the northern hemisphere. The authors found a long-term decline in the Amazonian carbon sink and a mortality-dominated decline of the

11

1707-2783

African carbon sink, which appears to have begun very recently (see: <https://doi.org/10.1038/s41586-020-2035-0>).

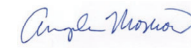
The carbon sequestration benefits of California's oak and other woodland and forest ecosystems must not be diminished by the High Speed Rail project. Mitigation for damage to these ecosystems needs to be robust.

Thank you for your consideration of our comments. The Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement should be reissued. We welcome your inquiry should additional input be helpful.

Sincerely,



Janet Cobb  
Executive Officer  
California Wildlife Foundation



Angela Moskow  
Manager, California Oaks Coalition

**Encls:** State Senate's Concurrent Resolution Number 17—Oak Woodlands (September 1, 1989)

12

# Submission 1707 (Angela Moskow, California Wildlife Foundation, June 23, 2020) - Continued

6960 STATUTES OF 1989 [ Res. Ch. 100

WHEREAS, Equal access to child care services reflects basic civil rights law; and

WHEREAS, State law specifically directs that all contractors under the School-Age Community Child Care Services program, set forth in Article 22 (commencing with Section 8460) of Chapter 2 of Part 6 of the Education Code, shall include, at a minimum, a base percentage of children who are individuals with exceptional needs in their programs; now, therefore, be it

*Resolved by the Senate of the State of California, the Assembly thereof concurring,* That the Superintendent of Public Instruction is requested to promote and assure compliance with the requirements of the School-Age Community Child Care Services program by informing all special education units in elementary and secondary school districts and county offices of education regarding the enrollment of children who are individuals with exceptional needs in these programs, and by directing that the Child Development Division of the State Department of Education enforce these requirements by monitoring the compliance of all contractors operating these programs; and be it further

*Resolved,* That the Superintendent of Public Instruction shall include a report on the implementation of the requirements of this measure in the legislative report required by Section 8280 of the Education Code; and be it further

*Resolved,* That the Secretary of the Senate transmit a copy of this resolution to the Superintendent of Public Instruction.

## RESOLUTION CHAPTER 100

Senate Concurrent Resolution No. 17—Relative to oak woodlands.

[Filed with Secretary of State September 1, 1989.]

WHEREAS, California's oak trees are part of the definition of the state's landscape: golden hills dotted with deep green trees; and

WHEREAS, California's oak woodlands provide forage for livestock, habitat for hundreds of species of wildlife, and visual enjoyment to residents and visitors to the state; and

WHEREAS, More than a million acres of oak woodlands have been lost since 1945, and losses continue due to intensive conversion to agriculture and urban encroachment; and

WHEREAS, Several species of oaks do not seem to be regenerating; and

WHEREAS, The continued health of oak woodlands is an indication of Californians' balance with their rural environment, and loss of this resource indicates a deteriorating relationship with our environment; and

WHEREAS, The range industry, which relies on the hardwood

Res. Ch. 100 ] STATUTES OF 1989 6961

rangelands as an integral part of their operations, is being adversely affected by continued urbanization and fragmentation and is misunderstood by the public; and

WHEREAS, A number of local governments are regulating hardwood harvesting on private lands; and

WHEREAS, The State Board of Forestry, with the support of the range industry and in cooperation with the Department of Fish and Game, the Department of Forestry, and the University of California, has undertaken a program of development, extension, and research with regard to information concerning California's oak woodlands; and

WHEREAS, There are a number of state departments, agencies, boards, and commissions exercising land use planning duties and management with respect to public and privately owned oak woodlands, including, but not limited to, the Department of Fish and Game, Department of Parks and Recreation, State Lands Commission, California Coastal Commission, Department of Forestry, and Office of Planning and Research; now, therefore, be it

*Resolved by the Senate of the State of California, the Assembly thereof concurring,* That all state agencies, including, but not limited to, those specified in this measure, having land use planning duties and responsibilities shall, in the performance of those duties and responsibilities and in a manner consistent with their respective duties and responsibilities, undertake to assess and determine the effects of their land use decisions or actions within any oak woodlands containing Blue, Engelman, Valley, or Coast Live Oak, that may be affected by the decisions or actions. For purposes of this measure, "oak woodlands" means a five-acre circular area containing five or more oak trees per acre; and be it further

*Resolved,* That those state agencies undertake, in the performance of their duties and responsibilities, to preserve and protect native oak woodlands to the maximum extent feasible and consistent with the performance of their duties and responsibilities, or provide for replacement plantings where Blue, Engelman, Valley, or Coast Live Oak are removed from oak woodlands; and be it further

*Resolved,* That each of those state agencies, on or before July 1, 1991, in cooperation with the range industry and other private landowners, shall prepare a report, which shall be coordinated by the Range Management Advisory Committee, and shall submit the report to the Resources Agency and to the appropriate policy and fiscal committees of the Assembly and the Senate of the California Legislature, on the actions taken to further the policy objective of this measure; and be it further

*Resolved,* That the Secretary of the Senate transmit a copy of this resolution to the Governor and the Secretary of the Resources Agency.

517 04990

517 05020

## Response to Submission 1707 (Angela Moskow, California Wildlife Foundation, June 23, 2020)

### 1707-2770

The types and sizes of trees that meet the local tree ordinances in the Counties of Santa Clara, San Benito, and Merced as well as in the Cities of Santa Clara, San Jose, Morgan Hill, and Gilroy are addressed in Draft EIR/EIS Volume 2, Appendix 2-J, Regional and Local Plans and Policies. Per the commenter's request for oak tree mitigation, BIO-MM#75 has been updated in the Final EIR/EIS to include an oak tree mitigation plan, including a 6:1 ratio for native oak trees and a 10-year monitoring and management period. With respect to required emissions analysis of oak removal, neither CEQA nor any associated California law mandates lead agencies quantify GHG emissions resulting from habitat loss. Rather, CEQA Guidelines Section 15064.4 requires lead agencies "make a good-faith effort, based to the extent possible on scientific and factual data, to describe, calculate or estimate the amount of greenhouse gas emissions resulting from a project." Estimating potential changes in GHG emissions from land use change involves a considerable amount of uncertainty. In particular, key variables, including carbon cycling, methane production, and nitrogen cycling vary by land use type, season, and site-specific chemical and biological characteristics. Depending on these conditions, land use change associated with the project alternatives may result in a net increase or decrease in GHG emissions. To fully characterize project impacts, additional information is required that is currently unknown. For example, acreage by land use type, site-specific land characteristics (e.g., salinity, pH, age of trees, type of grass, carbon content of soils), and fuel consumption data would be required to estimate the net difference in emissions between the removal and addition of GHGs into the atmosphere (i.e., GHG flux). Without local sampling and monitoring data, these values are unknown. Consequently, the Authority did not perform a quantified analysis of potential GHG emissions from land use change, as it would be speculative. Nonetheless, in response to this comment, the Authority has prepared a high-level, order-of-magnitude estimate of potential GHG emissions resulting from oak woodland conversion. As discussed in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS, while pre-construction and construction actions to protect habitat for special-status plants are part of the project, these actions would not prevent the permanent conversion of oak woodlands. CalEEMod was used to estimate the one-time change in carbon sequestration capacity potentially resulting from this conversion under Alternative 3 (which is the alternative with the greatest expected loss). The model indicates that removal of oak woodland habitat during construction could generate 46,000 metric tons CO<sub>2</sub>. While these emissions would be generated, project operations

### 1707-2770

would result in net statewide reductions of GHG emissions as travel modes shift away from on-road vehicles and aircraft trips to the HSR. Specifically, as shown in Table 3.3-29 in Section 3.3, Air Quality and Greenhouse Gases, of the Draft EIR/EIS, annual reductions would range from 1.1 million metric tons CO<sub>2</sub>e to 1.6 million metric tons CO<sub>2</sub>e, depending on the ridership scenario. These emissions benefits would more than offset any sequestration losses associated with the permanent conversion of oak woodlands.

### 1707-2771

Land cover mapping in the Draft EIR/EIS is described under Section 3.7.5.3, Methods for Impact Analysis. The Draft EIR/EIS states that terrestrial land cover types were classified according to the unpublished 2011 Administrative Draft San Jose to Merced Section Biological Resources and Wetlands Technical Report (2011 San Jose to Merced Section Technical Report), or identified using the Manual of California Vegetation (Sawyer et al. 2009; CNPS 2017, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS) or the California Wildlife Habitat Relationships Habitat Classification Scheme (CWHR System) (CDFG 1988, as cited in Section 3.7 of the Draft EIR/EIS). All of these resources use the 10 percent criterion for oak woodlands mentioned by the commenter. The CWHR system classifies tree-dominated habitat as those with 10 percent cover (CDFG 1988) and the Manual of California Vegetation (Sawyer et al. 2009) classifies forest and woodlands as areas where tree canopy may be as low as 10 percent over dense layers of shrubs and herbaceous species, and where trees may cover less than 10 percent (as low as about 8 percent) but are evenly distributed across the stand. As such, the land cover mapping in the Draft EIR/EIS is consistent with the California Fish and Game Code's 10 percent unit of analysis for oak woodlands.



## Response to Submission 1707 (Angela Moskow, California Wildlife Foundation, June 23, 2020) - Continued

### 1707-2772

The Authority went through an extensive review process with the wildlife agencies (USFWS, NMFS, and CDFW) to prepare species habitat models as documented in the Biological and Aquatic Resources Technical Report (Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS). Numerous rounds of reviews were completed to develop models specific to the project region. Consequently, the Authority believes the species models accurately represent the best available information regarding species habitat and distribution.

### 1707-2773

As noted in Section 3.7.5.3, Methods for Impact Analysis, of the Draft EIR/EIS, local regulations and policies related to protected trees were considered and listed in Volume 2, Appendix 2-J, Regional and Local Plans and Policies, of the Draft EIR/EIS. San Benito County policies and ordinances were listed in this appendix and were considered in the Draft EIR/EIS.

### 1707-2774

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-2: Consultation with Local Agencies and Consistency with Local Regulations.

Thank you for your comment. Appendices 2-J and 2-K (located in Volume 2, Technical Appendices) have been updated in the Final EIR/EIS to include these omissions and describe the inconsistencies. As indicated in Appendix 2-K and throughout the EIR/EIS, the Authority is a state agency and therefore is not required to comply with local land use and zoning regulations; however, the Authority would coordinate with local jurisdictions to reconcile inconsistencies to the extent practicable.

### 1707-2775

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-2: Consultation with Local Agencies and Consistency with Local Regulations.

Thank you for your comment. Appendices 2-J and 2-K (located in Volume 2, Technical Appendices) have been updated in the Final EIR/EIS to include these omissions. As indicated in Appendix 2-K and throughout the EIR/EIS, the Authority is a state agency and therefore is not required to comply with local land use and zoning regulations; however, the Authority would coordinate with local jurisdictions to reconcile inconsistencies to the extent practicable.

## Response to Submission 1707 (Angela Moskow, California Wildlife Foundation, June 23, 2020) - Continued

### 1707-2776

Public Resources Code Section 21083.4 only applies to proposed actions under the jurisdiction of a County. It is therefore not applicable to the Authority; however, the Authority notes that the Draft EIR/EIS does address impacts to protected trees, including oaks in Section 3.7.7.6, Protected Trees of the Biological and Aquatic Resources Section 3.7.

With respect to required emissions analysis of oak removal; neither CEQA nor any associated California law mandates lead agencies quantify GHG emissions resulting from habitat loss. Rather, CEQA Guidelines §15064.4 requires lead agencies "make a good-faith effort, based to the extent possible on scientific and factual data, to describe, calculate or estimate the amount of greenhouse gas emissions resulting from a project." Estimating potential changes in GHG emissions from land use change involves a considerable amount of uncertainty. In particular, key variables, including carbon cycling, methane production, and nitrogen cycling vary by land use type, season, and site-specific chemical and biological characteristics. Depending on these conditions, land use change associated with the project alternatives may result in a net increase or decrease in GHG emissions. To fully characterize project impacts, additional information is required that is currently unknown. For example, acreage by land use type, site-specific land characteristics (e.g., salinity, pH, age of trees, type of grass, carbon content of soils), and fuel consumption data would be required to estimate the net difference in emissions between the removal and addition of GHGs into the atmosphere (i.e., GHG flux). Without local sampling and monitoring data, these values are unknown. Consequently, a quantified analysis of potential GHG emissions from land use change was not performed, consistent with CEQA Guidelines §15145, as it would be speculative.

Nonetheless, in response to this comment, the Authority prepared a high-level, order-of-magnitude estimate of potential GHG emissions resulting from oak woodland conversion. As discussed in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS, while pre-construction and construction actions to protect habitat for special-status plants are part of the project, these actions would not prevent the permanent conversion of oak woodlands. CalEEMod was used to estimate the one-time change in carbon sequestration capacity potentially resulting from this conversion under Alternative 3 (which is the alternative with the greatest expected loss). The model indicates that removal of oak woodland habitat during construction could generate

### 1707-2776

46,000 metric tons CO<sub>2</sub>. While these emissions would be generated, project operations would result in net statewide reductions of GHG emissions as travel modes shift away from on-road vehicles and aircraft trips to the HSR. Specifically, as shown in Table 3.3-29 in Section 3.3, Air Quality and Greenhouse Gases, of the Draft EIR/EIS, annual reductions would range from 1.1 million metric tons CO<sub>2</sub>e to 1.6 million metric tons CO<sub>2</sub>e, depending on the ridership scenario. These emissions benefits would more than offset any sequestration losses associated with the permanent conversion of oak woodlands.

### 1707-2777

Commenter should note that provisions regarding tunnel effects on groundwater hydrology have been revised in the Final EIR/EIS. Please refer to Final EIR/EIS Impact BIO#1 for a detailed characterization and analysis of this issue. BIO-MM#9 specifically discusses measures to minimize and mitigate impacts on protected trees, including oaks, both during construction and in the event that impacts persist post-construction, either by replacing lost water (e.g., from wells) or by performing off-site compensatory mitigation. Additionally, the Final EIR/EIS has been clarified to note that oak roots may reach depths of up to 100 feet (see changes to BIO-MM#9) and thus changes to groundwater to that depth will be considered. Lastly, with regard to the 1-mile study area for the groundwater RSA, the Authority notes that in order to take a conservative approach regarding the area of potential effects, the Authority has modified BIO-MM#9 to require inventory and monitoring out to 1.1 miles from the centerline of the rail.

### 1707-2778

As suggested by the commenter, the Authority has modified BIO-MM#9 in the Final EIR/EIS to note best management practices for irrigation near oaks.

## Response to Submission 1707 (Angela Moskow, California Wildlife Foundation, June 23, 2020) - Continued

### **1707-2779**

Impact HYD#8 in the Draft EIR/EIS discusses temporary impacts on groundwater during construction. The CEQA conclusion is less than significant and states that "construction of the project alternatives would not substantially ... conflict with implementation of a Basin Plan or Groundwater Sustainability Plan." As indicated in Table 3.8-3 of the Draft EIR/EIS, the San Benito County Water District's Groundwater Sustainability Plan Draft (2018 and 2019, as cited in Section 3.8, Hydrology and Water Resources, of the Final EIR/EIS) were used as data sources in the analysis.

### **1707-2780**

In response to this comment, the Authority has updated BIO-MM#75 in the Final EIR/EIS to require protection of the root protection zone as defined in the comment, beyond the dripline. The Authority may transplant and/or replace affected oak trees. It is understood that if the Authority transplants oak trees, some may not survive, as is typical of any mitigation project. As such, BIO-MM#75 has been updated to include a native oak tree mitigation plan, which will include success criteria that must be met. Under these success criteria, if a certain number of transplanted oak trees did not survive, the Authority would be required take remedial actions (e.g., plant more acorns).

### **1707-2781**

In response to this comment, BIO-MM#75 has been updated in the Final EIR/EIS to include an oak tree mitigation plan, which includes a 10-year monitoring and maintenance period for transplanted or replaced oak trees.

### **1707-2782**

Comment noted. Thank you.

### **1707-2783**

Impact BIO#35 identifies a significant impact on special-status plant communities and requires mitigation for that impact. Commenter accurately notes the provisions of mitigation for loss of California sycamore woodland. It is hoped that the mitigation lands will achieve tree sizes and biomass comparable to those of the impacted lands, although this result is not expected for a period of decades. The Authority notes that mitigation for impacts on the Pacheco Creek Reserve are 1:1 as described under BIO-MM#85. However, this mitigation is for impacts on the reserve itself, and there is additional mitigation required for the impact on sycamore alluvial woodland required under BIO-MM#72, which would require an additional 4:1 ratio. Consequently, impacts at the Pacheco Creek Reserve on California sycamore alluvial woodland habitat would be effectively mitigated at a 5:1 ratio. Refer also to response to comment 2776 from submission SJM-1707 for more information about carbon sequestration. The Authority prepared a high-level, order-of-magnitude estimate of potential GHG emissions resulting from oak woodland conversion, and project operations would result in net statewide reductions of GHG emissions.

## Submission 1668 (Gene Zanger, Casa de Fruta and the Zanger Family Landowners, June 23, 2020)

<b>San Jose - Merced - RECORD #1668 DETAIL</b>	1668-2460	
<b>Status :</b> Unread		noise and vibration in this area?
<b>Record Date :</b> 6/24/2020		
<b>Submission Date :</b> 6/23/2020	1668-2461	In addition, what are the noise impacts of the train entering and exiting the tunnel through the mountain just east of Pacheco Creek? How will these "sudden whistling " sounds be mitigated? Have additional sound dampening measures been contemplated? Will sound mitigation measures such as wing walls or baffling be implemented to eliminate these sounds which will impact the current relatively quiet of Casa de Fruta?
<b>Interest As :</b> Business and/or Organization		
<b>First Name :</b> Gene		
<b>Last Name :</b> Zanger		
<b>Stakeholder Comments/Issues :</b>		
*June 23, 2020*		
*Gene Zanger - on Behalf of Casa de Fruta and the Zanger Family Landowners *	1668-2462	What are the project noise levels at the Casa de Fruta RV Park? Inn? Other retail locations on the property.? How will they be measured and how will they be mitigated once the train is in service?
*10021 Pacheco Pass Highway*		
*Hollister, CA 95023 *	1668-2463	What is the protocol for HSR trains sounding their horns through the Pacheco Pass Subsection? Is the HSR trains required to sound their horns entering or exiting the Pacheco Pass tunnel(s)? Can limits be placed on horns sounding through this area to limit the impact of negative sounds?
*Casa de Fruta/Zanger Family*		
*408 842 7282 *	1668-2464	Since the section of rail is projected to be elevated on a viaduct stretch, much of the natural vegetation will not provide a natural block of the sounds from train travel. Will noise abatement through wings be put on this section.
*San Jose to Merced DEIR Comments:*		
	1668-2465	Since its inception Casa de Fruta has been situated in a pastoral environment allowing for a relatively quiet environment from adjacent pasture land. The HSR on an elevated viaduct will permanently change the sound of the exiting natural environment. What mitigations will be used to limit the noise through this area?
Below please find questions and comments related to the HSR in the Vicinity of Casa de Fruta on the Pacheco Pass Subsection:		
1668-2459 *NOISE:*		
The Pacheco Pass Subsection in the vicinity of Casa de Fruta will have noise impact. How will it be mitigated?	1668-2466	How will the HSR address the loss of quiet enjoyment (?) by the guests of Casa de Fruta who expect a relatively quiet environment allowing overnight guests to sleep without HSR noise at the RV Park/Campground and INN.
1668-2460 Since the Pacheco Pass Subsection adjacent to Casa de Fruta is projected to be elevated on a viaduct and the track is straight, the trains could be at max or close to max speed. Will this increase the impacts of	1668-2467	I have been told that the while the trains will operate from 5 am to midnight that there will be some train activity and noise almost every hour since trains will need to be re-positioned and sent in for maintenance regularly if not daily. What is the reality of train movement in the Pacheco Pass subsection? How will the noise be mitigated during overnight hours? Train activity and noise will have a significant impact on Casa de Fruta rural environment and therefore its business income what recourse/compensation do we have to recoup loss



# Submission 1668 (Gene Zanger, Casa de Fruta and the Zanger Family Landowners, June 23, 2020) - Continued

1668-2467	from the impacts of this project?	1668-2470	
1668-2468	<p>*VISUAL:*</p> <p>The HSR train in the vicinity of Casa de Fruta will be on a viaduct on farmland to the east of Casa de Fruta. Renderings show that the Train will be in some cases above the treetops and visible through the natural vegetation on the perimeter of Casa de Fruta. How will this visual impacts be mitigated? Once trains are operating, this visual impact may disrupt the natural environment that has been a part of what Casa de Fruta guests expect. How will these impacts be addressed? If there is subsequent loss of business because the train diminishes the naturally pastoral environs how will this be addressed?</p> <p>What options are available to include in the construction project to eliminate or minimize the impacts?</p>	1668-2471	<p>an open passable area and land-lock property between the track alignment and the bridge-less in this area Pacheco Creek. It will also decrease the farm-able acreage and impact utility lines critical for the farming and retail operations. Access to the main water treatment plant as well as the water storage facility will be changed if there is not easy accessible passage.</p> <p>The open farmland is also in the floodplain. The eastern bank of the Pacheco Creek is lower in this area than the western bank which allows for over-bank flooding of farmland during wet years. This over-banking is a natural outlet given the Pacheco Creek constricts just downstream. Any embankment would block the natural free flow of the floodwaters and potentially increasing flooding on to the opposite bank which is developed. A viaduct structure would diminish impacts in this area. Has a viaduct been reviewed for this area? Will a viaduct be constructed? How can we make sure that the construction plans specify that a viaduct is required in this area for protection of farmland, utility access, floodplain and wildlife passage?</p>
1668-2469	<p>*UTILITIES:*</p> <p>Casa de Fruta has number of utilities including primary domestic and fire suppression water from our hillside water tank to the south of the train track alignment, sewer and electric lines that traverse through its properties and the adjacent farmland on Santa Clara County APNs 898 -22-020/019 as well as 898- 21- 010 and 17 . Any embankment in this area would earthen over these existing underground utilities not allowing access to, repair of or replacement of and not allow timely access to critical infrastructure for maintenance repair or replacement to the extent future access were to becomes a roundabout process. This would threaten the entire Casa de Fruta businesses ability to operate. We need to know that this area is will be crossed with a viaduct structure. Plans appear to show an embankment where the tunnel exits the mountain before it joins the viaduct through the agricultural land which would earthen over our existing underground utilities. How can we be assured that this area will continue to be passable, and accessible for repair maintenance and replacement?</p>	1668-2471	<p>*ECONOMIC IMPACTS:*</p> <p>The addition of an elevated high speed rail track and tunnel exit and entrance will forever change the pastoral setting that Casa de Fruta has enjoyed since its inception. The impacts of noise/vibration, visual will create impacts on the guests who frequent our businesses during daylight hours. For our overnight guests who expect a quiet uninterrupted place to sleep they will never have the same experience again. There will be loss of business and loss of current activities including the possible loss of the 20 year old Renaissance Faire whose eastern view is projected to be a 21st century high speed track with a train passing as often as every 6 to 10 minutes. What mitigations can the HSR put in place now to eliminate the possibility of the Faire leaving the site due to its impacts.?</p> <p>This noise and visual impact may make the Renaissance Faire setting unusable as site. If the HSR leads to the end of the Renaissance Faire activity how will they HSR compensate the loss of business?</p>
1668-2470	<p>*FARMLAND:*</p> <p>Casa de Fruta and the Zanger family has storage and farmland property that is actively farmed which the track alignment will pass through. An embankment will impact farming operations by bisecting what was always</p>		<p>Thank you for your responses.</p> <p>•</p>

## Submission 1668 (Gene Zanger, Casa de Fruta and the Zanger Family Landowners, June 23, 2020) - Continued

--

Gene H. Zanger  
Casa de Fruta  
10021 Pacheco Pass Highway  
Hollister, CA 95023  
(408) 843-9051  
[www.casadefruta.com](http://www.casadefruta.com)

Confidentiality and Privilege. This e-mail message, including attachments, is intended solely for review by the intended recipient(s) and may contain confidential and privileged information. Any unauthorized review, use, disclosure, or distribution is prohibited.

Review by anyone other than the intended recipient(s) shall not constitute a waiver of any kind. If you are not the intended recipient,

please contact the sender by return e-mail and destroy all copies of the original message.

## Response to Submission 1668 (Gene Zanger, Casa de Fruta and the Zanger Family Landowners, June 23, 2020)

### **1668-2459**

Mitigation measures NV-MM#3, NV-MM#5, and NV-MM#7 would apply to Casa de Fruta. At Casa de Fruta, measures including building sound insulation and noise easements are mitigation options.

### **1668-2460**

Please refer to Tables 4-7 and 5-10 through 5-13 of Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), for more information regarding HSR train speeds. Sections of the project on viaduct would include a 3-foot-high parapet wall that functions as a short noise barrier that would help to reduce sound levels. Viaduct structures would reduce the vibration considerably compared to track at grade; therefore, vibration impact is not predicted at Casa de Fruta.

### **1668-2461**

While there is some additional noise associated with tunnel portals, impacts relative to tunnel portal noise would be less than significant. Please refer to Impact NV#5 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS for more information regarding tunnel portals. Tunnel and tunnel portal design features would be used to attenuate noise associated with HSR trains entering and exiting tunnels.

### **1668-2462**

Future noise levels with the project at the Casa de Fruta Inn and RV Park would be approximately 65 dBA Ldn and would be a severe impact. Noise mitigation options include sound insulation or noise easements. Retail locations are not considered noise sensitive by FRA.

### **1668-2463**

There are no at-grade crossings or passenger stations in the Pacheco Pass Subsection, so trains would not sound horns during regular operations. Horns would be sounded only on an emergency basis.

### **1668-2464**

Sections of the project on viaduct would include a 3-foot-high parapet wall that functions as a short noise barrier that would help to reduce sound levels. Please refer to Impact NV#2 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS for more information.

### **1668-2465**

Please refer to the response to submission SJM-1668, comment 2460.

### **1668-2466**

Future noise levels with the project at the Casa de Fruta Inn and RV Park would be approximately 65 dBA Ldn and would be a severe impact. Noise mitigation options include sound insulation or noise easements.

### **1668-2467**

Table 3.4-7 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS summarizes HSR project operations including the number of daytime and nighttime trains. The noise impact assessment includes all trains during the daytime/nighttime and accounts for the train speed, topography, and track structure at all noise-sensitive locations. Noise mitigation measures that apply to Casa de Fruta include NV-MM#3, NV-MM#5, and NV-MM#7. Measures including building sound insulation and noise easements are mitigation options.

## Response to Submission 1668 (Gene Zanger, Casa de Fruta and the Zanger Family Landowners, June 23, 2020) - Continued

### 1668-2468

KVP 29 includes a photosimulation that shows the HSR on an aerial structure as it passes to the south of Casa de Fruta. The height of the viaduct running south of Casa de Fruta is approximately 70 feet above grade. The assessment of KVP 29 notes that likely mitigation at this location would be additional landscaping to enhance the existing landscape and obscure views of the HSR infrastructure. At this height, with the proposed height of the viaduct, landscape mitigation would likely consist of additional landscaping around the public areas of Casa de Fruta to create a canopy of trees that to limit views of the viaduct and reinforces the agricultural theme, natural environment of the complex. Mitigation measures AVQ-MM#4 and AVQ-MM#5 detail landscaping mitigation along the HSR corridor. The assessment of KVP 29, showing the HSR on aerial structure as it passes to the south of Casa de Fruta, notes the likely mitigation at this location would be additional landscaping to enhance the existing landscape and obscure views of the HSR infrastructure. The Authority does not anticipate a loss of business as a result of the visual impacts of the train. Displaced impacts to businesses are described in Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIS/EIR.

### 1668-2469

Refer to Standard Response SJM-Response-PUE-2: Coordination with Local Government Entities and Utility Owners.

Major utilities are shown in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, of the Draft EIR/EIS. Please refer to Section 3.6.1, Introduction, for a description of the major utilities that were analyzed. Utilities were incorporated into Volume 3 according to TM 0.1, Preliminary Engineering for Project Definition Guidelines (Authority 2015).

Some of the utility conflicts noted in the comment may be avoided with the incorporation of AG-MM#5, which converts a segment of embankment to viaduct. The Authority will show minor utilities as well as the profile change described in AG-MM#5 on the design drawings as part of detailed design post-ROD.

Impact PUE#3, Reduced Access to Existing Utilities in the HSR Right-of-Way, in the Draft EIR/EIS includes an evaluation of impacts on underground utilities. Underground utilities that conflict with the HSR right-of-way either would be relocated or would be reinforced underneath the HSR right-of-way inside a casing pipe that is strong enough to carry the HSR facilities and that would allow for utility maintenance access from outside the HSR right-of-way.



## Response to Submission 1668 (Gene Zanger, Casa de Fruta and the Zanger Family Landowners, June 23, 2020) - Continued

### 1668-2470

The comment asked whether a viaduct would be constructed near Casa de Fruta rather than an embankment. Please refer to AG-MM#5 in Section 3.14, Agricultural Farmland, of the Draft EIR/EIS, which provides that a viaduct would be constructed rather than an embankment near Casa de Fruta to address the concerns expressed.

In addition, the comment expresses concern that Pacheco Creek overtopping the bank would cause flooding. Because this portion of the alignment would be constructed on viaduct, the alignment would not block free flow of floodwaters on the lower bank or increase flooding on the opposite bank. In Section 3.8, Hydrology and Water Resources, Impacts HYD#14, 15, and 16 discuss impacts on floodplain hydraulics during construction, operations, and maintenance.

The comment also expresses concern about wildlife passage. Because this portion of the alignment would be constructed on viaduct, the alignment would not block wildlife movement in this area. Refer to Section 3.7.7.7 in Biological Resources for more discussion of impacts to wildlife movement, including project features to avoid and minimize impacts and mitigation measures, where appropriate.

### 1668-2471

The commenter has raised concerns about economic impacts on Casa de Fruta, Casa de Inn, and the Northern California Renaissance Faire due to increases in noise/vibration and changes to the visual quality. Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS identified severe noise impacts on four sensitive receptors in the Casa de Fruta area. These receptors do not meet the Authority's criteria for noise barriers, and none are proposed at this location. As noted in Section 3.16, Aesthetics and Visual Quality, of the Draft EIR/EIS, Casa de Fruta is a roadside attraction, catering to travelers on SR 152. The view of the HSR infrastructure would be familiar as part of the Pacheco Pass transportation corridor. Visual quality would remain moderate with construction and operation of the proposed project. Retail viewers visiting Casa de Fruta with a moderate viewer sensitivity would not perceive a change in visual quality under any alternative. The Authority will implement the project features and mitigation measures outlined in Section 3.4, Noise and Vibration, and Section 3.16, Aesthetics and Visual Quality, to minimize the noise and visual impacts on Casa de Fruta, Casa de Inn, and the Northern California Renaissance Faire. While no specific noise barriers are identified for the Casa de Fruta area, NV-MM#3 includes additional measures, such as building sound insulation and noise easements. Where noise barriers are not feasible, the Authority would consider providing sound insulation or acquiring a noise easement on properties with a severe impact on a case-by-case basis.

As indicated in Impact AVQ#12 in Section 3.16 of the Draft EIR/EIS, project features, including restoration and revegetation, would reduce the potential impacts on aesthetics and visual quality at Casa de Fruta. By minimizing noise and visual impacts on Casa de Fruta, these measures would also reduce the likelihood for economic impacts on Casa de Fruta. While the Authority cannot make any guarantees about the future siting of the Northern California Renaissance Faire, there is a mechanism available for property owners who believe they have suffered a loss of property value as a result of the project to file a claim with the State of California's Government Claims Board. More information may be obtained online at:

<https://www.dgs.ca.gov/ORIM/Services/Page-Content/Office-of-Risk-and-InsuranceManagement-Services-List-Folder/File-a-Government-Claim>.

## Submission 1241 (Peter Broderick, Center for Biological Diversity, May 5, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1241 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 5/5/2020  
**Affiliation Type :** Business and/or Organization  
**Submission Date :** 5/5/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**Submission Method :** Project Email  
**First Name :** Peter  
**Last Name :** Broderick  
**Business/Organization :** Center for Biological Diversity  
**EIR/EIS Comment :** Yes  
**Attachments :** San Jose to Merced Project Section Draft EIR EIS.pdf (154 kb)

**Stakeholder Comments/Issues :**

To whom it may concern:

Please find attached comments by the Center for Biological Diversity Re Request for Extension of Comment Period & Request to Post Technical Report Documents.

Please do not hesitate to contact me with any questions.

Peter J. Broderick

Staff Attorney  
 Urban Wildlands Program  
 Center for Biological Diversity  
 (503) 283-5474 x421

1241-31

1241-32



CENTER for BIOLOGICAL DIVERSITY

Because life is good.

May 4, 2020

*Sent via email*

Attn: San Jose to Merced Project Section: Draft EIR/EIS  
 100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
 San Jose, CA 95113  
[san\\_jose\\_merced@hsr.ca.gov](mailto:san_jose_merced@hsr.ca.gov)

**Re: San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS – Request for Extension of Comment Period & Request to Post Technical Report Documents**

Dear Sir or Madam:

These comments are submitted on behalf of the Center for Biological Diversity (the “Center”) regarding the San Jose to Merced Project Section Project (“Project”). The Center has reviewed the Notice of Availability and Notice of Public Hearing (“NOA”) associated with the Project published by the California High-Speed Rail Authority (“Authority”). The Center intends to review and provide comments on the Draft EIR/EIS, but its ability to do so is compromised by (1) the short comment period, and (2) the Authority’s failure to provide adequate public access to the critical technical appendices to the Draft EIR/EIS. Accordingly, the Center urges the Authority to extend the public comment period by an additional 45 days and post electronic copies of the Technical Reports associated with the Draft EIR/EIS on its website along with the Draft EIR/EIS.

The Center is a non-profit, public interest environmental organization dedicated to the protection of native species and their habitats through science, policy, and environmental law. The Center has over 1.7 million members and online activists throughout California and the United States. The Center has worked for many years to protect imperiled plants and wildlife, open space, air and water quality, and overall quality of life for people in the region in which the Project is located.

**I. REQUEST FOR EXTENSION OF COMMENT PERIOD**

The NOP states that the period for public comment on the Draft EIR/EIS is a mere 45 days—the bare minimum required under CEQA Guidelines<sup>1</sup> § 15105(a). This is not enough time for a thorough review of the Draft EIR/EIS and related documents. The Draft EIR/EIS alone is several hundred pages (and the Appendices are an additional several thousand pages).

<sup>1</sup> 14 Ca. Code Regs. § 15000 et seq.

## Submission 1241 (Peter Broderick, Center for Biological Diversity, May 5, 2020) - Continued

1241-33

Additionally, the Draft EIR/EIS must be considered in conjunction with the previous Program EIR/EIS Documents for the Statewide High-Speed Rail System (Tier 1). A mere 45 days simply does not provide enough time for the public to review and provide cogent, useful, and thorough comments on the Project and associated environmental review to the Authority. Further slowing public review is the fact that the Authority has failed to provide the public with adequate access to copies of the numerous Technical Documents that accompany the Draft EIR/EIS (see Section II, *infra*). Members of the public cannot complete their review of the Draft EIR/EIS without access to these critical documents.

Given the above, the Center respectfully requests that the Authority extend the comment period for an additional 45 days to ensure an adequate opportunity for public review.

### II. REQUEST TO POST TECHNICAL REPORT DOCUMENTS

1241-34

In addition to the Draft EIR/EIS and Appendices, the Authority's website for the project lists—but does not provide hyperlinks to—numerous documents categorized as "Technical Documents." These documents provide critical data and are essential for adequate public review and understanding of the Draft EIR/EIS. For example, the Biological and Aquatic Resources section (section 3.7) of the Draft EIR/EIS alone references the Biological and Aquatic Resources Technical Report over thirty times, and states that the report provides "details on biological and aquatic resources and serve[s] as [a] source[] for this analysis." (Draft EIR/EIS at p. 3.7-1.)

Yet the Authority has inexplicably failed to provide hyperlinks to electronic copies of the Technical Documents in the same manner it has for the Draft EIR/EIS and Appendices. Although the documents are allegedly available for in-person viewing at a handful of sites in the vicinity of the Project, this does not provide an adequate opportunity for public access, even in normal times. And, as the Authority is aware, these are not normal times. Due to the worldwide COVID-19 virus pandemic, on March 19, 2020, the Governor's office issued an Executive Order N-33-20 "order[ing] all individuals living in the State of California to stay home or at their place of residence except as needed to maintain continuity of operations of the federal critical infrastructure sectors." Additionally, California Counties, including some where the Project is located, have issued their own mandatory public health advisories that are in numerous respects stricter than the statewide order.

1241-35

Even if it were legally permissible for members of the public to make in-person visits to the locations where the Authority advertises the availability of electronic copies of the Technical Documents, public access is still not assured. As the Authority's own website acknowledges, "offices may have reduced open days/hours, as required by coronavirus public health and safety directives."<sup>2</sup> Furthermore, members of the public with an interest in accessing these documents may be elderly, suffer from underlying health conditions, or experience other factors that place them at higher risk of contracting COVID-19. Leaving their homes to access public documents in-person may pose unacceptable health risks to these people. The Authority's decision to withhold the Technical Documents from the Project website means, in effect, that the most vulnerable members of the public may be unfairly precluded from accessing or reviewing them.

<sup>2</sup> [https://hsr.ca.gov/programs/environmental/eis\\_eir/draft\\_san\\_jose\\_merced.aspx](https://hsr.ca.gov/programs/environmental/eis_eir/draft_san_jose_merced.aspx)

1241-36

The Authority has offered no explanation—and indeed we can imagine no reasonable explanation—for why hyperlinked copies of these documents have not been made available alongside the Draft EIR/EIS on the Authority's website for the Project. The Authority's website acknowledges that electronic copies of these documents already exist. Without access to these critical documents which provide the underlying studies, data, and information upon which the Draft EIR/EIS's conclusions are based, members of the public are prejudicially inhibited from conducting the full review of the Authority's CEQA analysis to which they are entitled. The Center requests that the Authority post all of the Technical Report documents on the Authority's website for the Project.

### III. CONCLUSION

Thank you for your consideration of these requests. The Center looks forward to submitting comments on the Draft EIR/EIS after the Authority provides the public with the necessary documents and adequate time for such review.

Please add the Center to your notice list for all future updates to the Project and do not hesitate to contact the Center with any questions at the number or email listed below.

Sincerely,



Peter J. Broderick,  
Staff Attorney

Tiffany Yap, DEnv/PhD  
Senior Scientist

Center for Biological Diversity  
1212 Broadway, Suite #800  
Oakland, CA 94612  
Tel: (510) 844-7100  
[pbroderick@biologicaldiversity.org](mailto:pbroderick@biologicaldiversity.org)  
[tyap@biologicaldiversity.org](mailto:tyap@biologicaldiversity.org)

May 4, 2020  
Page 2

May 4, 2020  
Page 3

## Response to Submission 1241 (Peter Broderick, Center for Biological Diversity, May 5, 2020)

### 1241-31

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-1: Public Outreach.

### 1241-32

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-1: Public Outreach.

### 1241-33

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-1: Public Outreach.

### 1241-34

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-1: Public Outreach.

### 1241-35

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-1: Public Outreach.

### 1241-36

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-1: Public Outreach.



## Submission 1724 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity - Oakland, June 23, 2020)



CENTER for BIOLOGICAL DIVERSITY

Because life is good.

June 23, 2020

*Sent via email*

Attn: Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS  
100 Paseo de San Antonio  
Suite 300  
San Jose, CA 95113  
[san.jose\\_merced@hsr.ca.gov](mailto:san.jose_merced@hsr.ca.gov)

**Re: Comments on Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement for the San Jose to Merced Project Section of the California High-Speed Rail Project.**

To whom it may concern:

These comments are submitted on behalf of the Center for Biological Diversity's (the "Center") members, staff and supporters, regarding the Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (DEIR/S) for the Bakersfield to Palmdale Project Section of the California High-Speed Rail Project (Project) proposed by the High Speed Rail Authority (the "HSRA"). The Center has reviewed the DEIR/S and provides comments on numerous issues. In particular, the DEIR/S fails to adequately describe, assess, and mitigate impacts to wildlife movement and habitat connectivity, thereby imposing significant impacts to wildlife connectivity, many special-status species that occur or have the potential to occur in the area, designated critical habitat, and the innumerable unprotected plant and animal species that make the region's ecosystems rich with biodiversity. While the Center sees many benefits to high-speed rail transportation, high-speed rail must be planned to adequately avoid and minimize impacts to sensitive species, habitats, and connectivity between and among heterogeneous habitats. If impacts remain from the Project, robust mitigation must be required in order to offset impacts as much as possible and preserve California's incredible biodiversity. We urge the HSRA to address these issues in a revised and recirculated DEIR/S.

The Center is a non-profit, public interest environmental organization dedicated to the protection of native species and their habitats through science, policy, and environmental law. The Center has over 1.7 million members and online activists throughout California and the United States. The Center and its members have worked for many years to protect imperiled plants and wildlife, open space, air and water quality, and overall quality of life for people in the region and throughout California.

1724-2946

### **I. The DEIR/S fails to adequately describe, assess, and mitigate impacts to wildlife movement and connectivity.**

Transportation infrastructure, like roads and rail, create barriers that lead to habitat loss and fragmentation, which harms native wildlife, plants, and people. As barriers to wildlife movement, poorly-planned development and transportation infrastructure can affect an animal's behavior, movement patterns, reproductive success, and physiological state, which can lead to significant impacts on individual wildlife, populations, communities, landscapes, and ecosystem function (Mitsch and Wilson 1996; Trombulak and Frissell 2000; van der Ree et al. 2011; Haddad et al. 2015; Marsh and Jaeger 2015; Gray 2017; Ceia-Hasse et al. 2018; Dornas et al. 2019; Shilling 2020). For example, habitat fragmentation from transportation infrastructure and development has been shown to cause mortalities and harmful genetic isolation in mountain lions (Ernest et al. 2014; Riley et al. 2014; Vickers et al. 2015), increase local extinction risk in amphibians and reptiles (Cushman 2006; Brehme et al. 2018; Dornas et al. 2019), cause high levels of avoidance behavior and mortality in birds and insects (Benítez-López et al. 2010; Loss et al. 2014; Kantola et al. 2019), and alter pollinator behavior and degrade habitats (Trombulak and Frissell 2000; Goverde et al. 2002; Aguilar et al. 2008). Habitat fragmentation also severely impacts plant communities. An 18-year study found that reconnected landscapes had nearly 14% more plant species compared to fragmented habitats, and that number is likely to continue to rise as time passes (Damschen et al. 2019). The authors conclude that efforts to preserve and enhance connectivity will pay off over the long-term (Damschen et al. 2019). In addition, connectivity between high quality habitat areas in heterogeneous landscapes is important to allow for range shifts and species migrations as climate changes (Heller and Zavaleta 2009; Cushman et al. 2013; Krosby et al. 2018). Loss of wildlife connectivity decreases biodiversity and degrades ecosystems. Therefore, the DEIR/S should provide more in-depth analyses regarding potential impacts to wildlife movement and habitat connectivity.

1724-2947

The Monterey Corridor segment slices through Coyote Valley, an area that has been identified by numerous wildlife connectivity researchers as a critical wildlife linkage between the Santa Cruz Mountains and the Diablo Range (CDFW 2010; Penrod et al. 2013; Diamond and Snyder 2016; Santa Clara Valley Open Space Authority and Conservation Biology Institute 2017). Local NGO's, including Peninsula Open Space Trust (POST) and Santa Clara Valley Open Space, have identified Coyote Valley as a "last chance landscape," as it is the last remaining intact valley floor connection between the Santa Cruz Mountains and the Diablo Range (Thurlow 2019), and in November 2019 these organizations entered into agreements with the San Jose City Council to acquire 937 acres at the northern end of Coyote Valley to protect and enhance the linkage (Moore 2019). Placing the rail through Coyote Valley without adequate mitigation measures would undermine these conservation efforts and further restrict wildlife movement and healthy gene flow. Similarly, the Morgan Hill and Gilroy segment also cuts through a critical, albeit tenuous, linkage between the Santa Cruz Mountains and the Diablo Range (Penrod et al. 2013). And the Pacheco Pass and San Joaquin Valley segments also cut through important linkages as well as designated critical habitat for California red-legged frogs, California tiger salamanders, and steelhead. While it is assumed that underground tunnels may have less direct impacts on movement for numerous terrestrial, aerial, and aquatic species, there is insufficient scientific evidence to rely on this assumption, as impacts to groundwater could have significant impacts to the terrestrial and aquatic habitats that numerous species rely on, and

## Submission 1724 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity - Oakland, June 23, 2020) - Continued

1724-2947

the degraded habitats could, in effect, fragment these landscapes for numerous species, particular those that are less mobile or require specific water needs. In addition, segments of the alignment go through areas that have been identified by Audubon as Important Bird Areas (IBAs): the Upper Pajaro River and the Grasslands Ecological Area (GEA). The GEA is the largest remaining intact freshwater wetland complex in California renowned for the hundreds of thousands of wintering waterbirds (with peaks of one million) there every year. The GEA has been designated as a Western Hemisphere Shorebird Reserve Site and has also been identified as a Wetland of International Importance under the Ramsar Convention (Ramsar Convention 2005). Despite the high value landscape for biodiversity and wildlife connectivity throughout the Project area, the DEIR/S fails to adequately describe, assess, and mitigate impacts to existing conditions for wildlife movement and habitat connectivity.

1724-2948

**A. The DEIR/S fails to adequately describe and assess existing conditions and potential impacts to wildlife connectivity in the Project area and ignores the best available science.**

Although the DEIR/S acknowledges that the region has a high level of wildlife connectivity throughout the entire proposed Project, stating that CDFW and multiple local stakeholders have identified wildlife corridors and linkages “particularly important to wildlife movement and habitat connectivity at the regional and state scale” (DEIR/S at 3.7-48), the DEIR/S fails to adequately describe the Project area’s importance to wildlife connectivity. The region’s heterogeneous habitats that include wetlands, streams, grasslands, chaparral, scrublands, and woodlands are important for wildlife connectivity and migration at the local, regional, and continental scale. Local connectivity that links aquatic and terrestrial habitats allows various sensitive species to persist, including the California red-legged frog (*Rana draytonii*), California tiger salamander (*Ambystoma californiense*) and western pond turtles (*Actinemys marmorata*). At a regional scale, medium- and large-sized mammals, such as mountain lions (*Puma concolor*), bobcats (*Lynx rufus*), American badgers (*Taxidea taxus*), San Joaquin kit foxes (*Vulpes macrotis mutica*), ring-tailed cats (*Bassariscus astutus*), and mule deer (*Odocoileus hemionus*), require large patches of heterogeneous habitat to forage, seek shelter/refuge, and find mates. These species are all known to occur in the Project area. And at a global scale, portions of the proposed Project are within areas that have been identified by Audubon as IBAs for resident and migratory birds within the Pacific Flyway, a north-south migratory corridor that extends from Alaska to Patagonia. The region is a hub for local and global biodiversity; wildlife movement and habitat connectivity must be maintained to preserve the area’s rich diversity. Such information should be provided in the main text of the DEIR/S, not buried in a supplemental technical report and appendices that are not readily available on the website.

1724-2949

The analyses regarding wildlife movement and habitat connectivity impacts due to the proposed Project is grossly insufficient. The Preferred Alternative (Alternative 4) would impose over 58 miles of rail that is at-grade, trenched, or on an embankment; such infrastructure would sever identified east-west linkages between the Santa Cruz Mountains and Diablo range that connect over 1.13 million acres of habitat as well as identified north-south connectivity in the San Joaquin Valley. In addition, the DEIR/S fails to adequately depict the GEA and therefore fails to adequately assess impacts to the area and its importance to wildlife connectivity, special-

1724-2949

status species, and overall biodiversity. An important distinction to be made is that, while the DEIR/S refers to the GEA as an IBA (a designation by Audubon), the GEA has been designated as a Wetland of International Importance under the Ramsar Convention, and it has been described by the Western Hemisphere Shorebird Reserve Network (WHSRN) as “one of the most important shorebird habitats in the western United States” as “[n]early 50% of all the shorebirds in California’s Central Valley are found in the Grasslands during mid-April, the peak of spring migration” (WHSRN 2019). As the US Fish and Wildlife Service (USFWS), Central Valley Joint Venture Management Board, and Grassland Water District have pointed out, the DEIR/S uses the incorrect boundary for the GEA in their analyses by using Audubon’s IBA boundary instead of the boundary identified by the Ramsar Convention (Exhibit A; Ramsar Convention 2005). By using the IBA boundary, the DEIR/S excludes some of the southern portions of the GEA in its analyses. The omission of the proper boundary seems deliberate, as the HSRA had previously used the correct boundary during prior assessments of potential environmental impacts to the area due to the proposed Project. By omitting the appropriate boundary for the GEA, the DEIR/S fails to adequately assess impacts to the habitat and the numerous migratory and resident birds that rely on this habitat, including tri-colored blackbirds and sandhill cranes. The impacts to the GEA, the species that its habitat supports, and the global connectivity it provides for numerous migratory birds would be much greater. Thus, the DEIR/S fails to adequately describe and assess impacts to wildlife movement and habitat connectivity throughout multiple portions of the Project area (see *San Joaquin Raptor/Wildlife Rescue Center v. County of Stanislaus* (1994) 27 Cal.App.4th 713, 729 [EIR fails as informational document where it did not accurately identify and describe wetland and wildlife refuge areas]).

1724-2950

The DEIR/S fails to consider functional connectivity in the Project design and ignores the best available science. Effective, functional corridors are continuous (not fragmented by roads or other anthropogenic features), wide enough to overcome edge effects, dominated by native vegetation, and have equal or higher habitat quality than core habitat patches (Brooker et al 1991, Hilty et al 2006, Tilman et al 1997, Bennett 1991, 1994, Forman 1995). The HSRA seems to rationalize choosing Alternative 4 by stating that it is an improvement from Alternative 2, the worst alternative for wildlife movement and habitat connectivity, simply because it has fencing breaks to allow roads and car traffic to cross. The DEIR/S states that “Alternative 4 would also be at grade through Coyote Valley; however, breaks in the fencing to allow traffic to cross the alignment would also maintain wildlife permeability of existing railroad grade crossings” (DEIR/S at 3.7-112), suggesting that roads built for car traffic that cross the rail between fenced areas would not be a significant barrier to movement. Breaks in fencing built for roads to allow cars to pass through hardly constitute as providing functional connectivity or sufficient wildlife permeability. Most species would avoid the road, deterred by speeding cars, lights, noise, degraded habitat, etc. In fact, negative edge effects from human activity, including traffic, lighting, noise, domestic pets, pollutants, invasive weeds, and increased fire frequency, have been found to be biologically significant up to 300 meters (~1000 feet) away from development in terrestrial systems (Environmental Law Institute 2003). And the species that don’t avoid the roads would have to find ways to avoid being struck by a vehicle, which is particularly difficult for lower mobility species that occur in the Project area and require connectivity for long-term survival, like California red-legged frogs, California tiger salamanders, and western pond turtles, among other species. And although some existing linkages in the Project area may already be constrained, like the Coyote Valley Landscape Linkage, linear infrastructure that consists of 58 miles of 10-foot high and 1-foot deep fencing, even with breaks in the fencing for cars to pass

# Submission 1724 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity - Oakland, June 23, 2020) - Continued

1724-2950

through, will further degrade the linkage and have significant impacts on wildlife connectivity, special-status species that occur or potentially occur the area, and regional biodiversity. The barrier impact between Alternatives 2 and 4 are essentially identical. The DEIR/S ignores the best available science and fails to adequately assess the Project's impacts to wildlife movement and habitat connectivity. Alternative 1, in which the high speed rail would be built on viaducts over identified important linkages, like the Coyote Valley Landscape Linkage, is the best alternative to minimize impacts to wildlife connectivity.

1724-2951

The Wildlife Corridor Assessment report goes on to say "portions on viaduct allow wildlife passage" and "Portions of the project in tunnels would not affect movement" (Wildlife Corridor Assessment Report at 6-8) without providing any substantive explanation regarding such conclusions. Although viaducts and tunnels may impact terrestrial movement less than rails built at-grade, trenched, or on an embankment by not being a physical impenetrable barrier, these statements fail to consider impacts of noise, light, and vibrations of rail operation that may deter animals from moving underneath (or over) viaducts or over tunnels. In addition, the impacts of tunnels to the hydrology of the region is not well understood, specifically how tunnels impact groundwater, though both temporary and permanent significant impacts to the hydrology are expected. Such changes in hydrology can have serious consequences on aquatic resources and associated upland habitats that many species depend on and/or move between for various life stages; therefore, converting or degrading aquatic and associated upland habitat by installing tunnels could significantly impact the movement of water-dependent species like the California red-legged frog, California tiger salamander, and steelhead (and many other species), particularly with most of the tunneling occurring through designated critical habitat for these species between San Felipe and the I-5. Stating that the viaducts "allow wildlife passage" and that the tunnels "would not affect movement" lacks adequate detail and is a conjectured, conclusory statement not founded in any science. The DEIR/S fails to adequately assess impacts to wildlife movement and habitat connectivity. In addition, the DEIR/S fails to provide and assess an alternative that would have more aerial sections through Pacheco Pass and the San Joaquin Valley; all four alternatives are basically identical for the alignment east of San Felipe Road, with the majority being tunneled or on an embankment.

1724-2952

## **B. The DEIR/S fails to use the best available science and adequately mitigate impacts to wildlife connectivity to less than significant.**

The DEIR/S erroneously concludes that impacts to wildlife movement and habitat connectivity would be mitigated to less than significant. Mitigation measures BIO-MM#76 through BIO-MM#83 are insufficient to mitigate impacts to the diverse suite of species and their movement needs being impacted by the proposed Project. The Preferred Alternative would create over 58 miles of movement barriers at-grade, trenched, or on an embankment through important natural linkage areas that are already constrained. Constructing the rail at-grade or in an embankment will fortify existing barriers without adequate, well-thought out mitigation. For example, BIO-MM#77 states that "To the extent feasible, the HSRA would design all wildlife crossings created specifically for terrestrial species consistent with the guidelines and recommendations in the WCA (HSRA 2020a: Appendix C)" (DEIR/S at 3.7-168). Designing wildlife crossings is not enough; the HSRA needs to ensure that they will actually construct/implement the wildlife crossings and associated crossing infrastructure (e.g.,

1724-2952

exclusionary fencing appropriate for target species, berms to buffer crossings from sound and light generated by rail operations and maintenance), and such crossings and crossing infrastructure should be designed and built in consultation with local and regional experts, such as biologists at POST, Pathways for Wildlife, and Santa Clara Valley Habitat Agency. And to improve the effectiveness of any wildlife crossings, they should be planned in areas identified as crossing hotspots with protected habitat on both sides of the rail infrastructure. Thus, the DEIR/S should include acquiring unprotected lands on both sides of the rail where a wildlife crossing would be implemented, in consultation with local conservation organizations and stakeholders, and preserving and managing those lands in perpetuity to ensure that the wildlife crossings and associated infrastructure remain functional over time. Given that impacts of noise, light, and vibration can affect the use of wildlife crossings, even if crossings are designed with adequate parameters and fencing, the crossings should be built with wildlife responsive design; crossings should have sound and light berms to minimize light and sound at the entrance/exit as well as on/in/under the crossings structures, and they should be well-maintained on both sides of the crossing for animals to use them (Shilling 2020; Vickers 2020). And for some areas, where wildlife movement is already constrained, wildlife responsive crossing infrastructure should be implemented at existing barriers to facilitate functional connectivity. For example, for the culvert that would go under the rail and Monterey Road in Coyote Valley, wildlife exclusion fencing should be placed in a way that guides animals to the culvert entrance on both sides, which would mean that fencing should be placed along the west side of Monterey Road and the east side of the rail. The HSRA should also fund and implement long-term monitoring and adaptive management of the crossings and associated habitat. The high speed rail would be a novel feature on the landscape, and little is known of how it will affect California's rich plant and animal diversity. Such attempts to mitigate impacts to connectivity should be monitored, progress reports should be made publicly available annually, and adaptive management strategies informed by the monitoring data and expert analyses should be implemented.

1724-2953

The DEIR/S provides insufficient details regarding where wildlife crossings would be constructed and which species the crossings would be targeting. More in-depth analyses that include on-the-ground movement studies of which species are moving in the area and their home range area, habitat use, and patterns of movement are needed to determine how to best implement such crossings. For example, smaller species with poor dispersal abilities, like the blunt-nosed leopard lizard or California tiger salamander, would require more frequent intervals of crossings compared to larger wide-ranging species, like mountain lions or tule elk, to increase their chances of finding a crossing. Gunson et al. (2016) recommend that crossing structures generally be spaced about 300m (~0.19mi) apart for small animals when transportation infrastructure bisects large expanses of continuous habitat, though they recognize that some amphibians may need more frequent crossings no more than 50m (~0.03mi) apart. And for many amphibian and reptile species, such as California red-legged frogs and western pond turtles, undercrossings should have grated tops so that the light and moisture inside the crossings are similar to that of the ambient environment. There are several published reports that, based on wildlife movement studies, identify prioritized movement barriers and provide recommendations to improve permeability and facilitate animal movement in Coyote Valley (e.g., Phillips et al. 2012; Diamond and Snyder 2016; Santa Clara County Wildlife Corridor Technical Working Group Coyote Valley Subcommittee 2019). Given that much of the proposed Project goes through wetland habitats, the HSRA should implement crossings that are spaced 50-300m apart

## Submission 1724 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity - Oakland, June 23, 2020) - Continued

1724-2953

and that are designed specifically to accommodate target species. Yet BIO-MM#77 does not provide any information regarding where wildlife crossings would be implemented, how many crossings there will be, how they will be spaced out, which species will be targeted, or how the HSRA will determine whether the crossings are effective. Similarly, although the HSRA actually commits to creating dedicated wildlife crossings at the embankment in the west slope of Pacheco Pass with BIO-MM#78, crossings would be placed only every 0.3 mile, “as feasible” (DEIR/S at 3.7-169). And while the measure provides dimensions for four crossings at that segment of the rail, it is unclear what the length of the segment is (*i.e.*, is it more than 1.5 miles—and if so, why aren’t there more wildlife crossings planned?), if wildlife movement is known to occur where the crossings will be placed, or what the targeted species are for the crossings and if the design would be conducive to those species actually using the crossings.

1724-2954

The DEIR/S’s lack of sufficient wildlife crossings and protection of habitat on both sides of the crossings dismisses the need for corridor redundancy (*i.e.* the availability of alternative pathways for movement). Corridor redundancy is important in regional connectivity plans because it allows for improved functional connectivity and resilience. Compared to a single pathway, multiple connections between habitat patches increase the probability of movement across landscapes by a wider variety of species, and they provide more habitat for low-mobility species while still allowing for their dispersal (Mcrae et al., 2012; Olson & Burnett, 2008; Pinto & Keitt, 2008). In addition, corridor redundancy provides resilience to uncertainty, impacts of climate change, and extreme events, like flooding or wildfires, by providing alternate escape routes or refugia for animals seeking safety (Cushman et al., 2013; Mcrae et al., 2008; Mcrae et al., 2012; Olson & Burnett, 2008; Pinto & Keitt, 2008).

Corridor redundancy is critical when considering the impacts of climate change on wildlife movement and habitat connectivity. Climate change is increasing stress on species and ecosystems, causing changes in distribution, phenology, physiology, vital rates, genetics, ecosystem structure and processes, and increasing species extinction risk (Warren et al. 2011). A 2016 analysis found that climate-related local extinctions are already widespread and have occurred in hundreds of species, including almost half of the 976 species surveyed (Wiens 2016). A separate study estimated that nearly half of terrestrial non-flying threatened mammals and nearly one-quarter of threatened birds may have already been negatively impacted by climate change in at least part of their distribution (Pacifi et al. 2017). A 2016 meta-analysis reported that climate change is already impacting 82 percent of key ecological processes that form the foundation of healthy ecosystems and on which humans depend for basic needs (Scheffers et al. 2016). Genes are changing, species’ physiology and physical features such as body size are changing, species are moving to try to keep pace with suitable climate space, species are shifting their timing of breeding and migration, and entire ecosystems are under stress (Parmesan and Yohe 2003; Root et al. 2003; Parmesan 2006; Chen et al. 2011; Maclean and Wilson 2011; Warren et al. 2011; Cahill et al. 2012). Thus, the DEIR/S’s lack of adequate implementation of effective wildlife crossings that consider functional connectivity and corridor redundancy points to a failure to use the best available science and adequately assess and mitigate impacts to wildlife movement to less than significant.

1724-2955

Although wildlife crossing infrastructure (with suitable, protected habitat on both sides of the crossings) has been shown to reduce wildlife vehicle collisions and gradually increase the

1724-2955

level of wildlife permeability (Dodd et al. 2012; Sawyer et al. 2012; Kintsch et al. 2018), the most ecologically- and cost-effective way to minimize impacts to wildlife movement and habitat connectivity is through the preservation of existing natural linkages. Therefore, the HSRA should aim to avoid impacts to existing natural linkages known to be used by local and regional wildlife. The USFWS and other agencies, non-governmental conservation organizations, landowners, and Indigenous Tribes have advocated for many years to construct the alignment at Altamont Pass to avoid important and fragile habitats and culturally sensitive lands (*e.g.*, Exhibit A), and it is clear that the HSRA has dismissed and ignored their concerns. At a minimum, the segments of rail that slice through areas that have been identified as critical connectivity linkages, such as the segments that go through Coyote Valley, the Upper Pajaro River IBA, the GEA, and along the Pacheco Pass, should have more portions built on viaducts, particularly where wildlife movement is concentrated and known to occur. In addition, the DEIR/S should include implementing recommendations of more research to understand wildlife movement needs throughout the Project area and building/modifying wildlife crossing infrastructure at existing barriers (*e.g.*, along Monterey Road in Coyote Valley or along State Route 152 ) as additional mitigation measures to improve connectivity in and around the Project area. There are several published reports that analyze wildlife movement data and identify prioritized movement barriers and provide recommendations to improve permeability and facilitate animal movement in Coyote Valley (*e.g.*, Phillips et al. 2012; Diamond and Snyder 2016; Santa Clara County Wildlife Corridor Technical Working Group Coyote Valley Subcommittee 2019; Rottenborn et al. 2020); the HSRA should utilize these reports (and others) to inform their analyses and adequately mitigate impacts to wildlife movement and habitat connectivity in and adjacent to the entire Project area. The proposed Project consists of over 90 miles of linear infrastructure; improving connectivity at nearby existing barriers would help mitigate the Project’s impacts to wildlife movement and habitat connectivity.

1724-2956

BIO-MM#79 is grossly insufficient to mitigate impacts to wildlife connectivity due to the proposed Project and has little chance of providing functional connectivity between the Santa Cruz Mountains and Diablo Range. Stating that “the Authority would conserve or improve wildlife movement between the Santa Cruz Mountain and the Diablo Range wildlife linkage (Penrod et al. 2013) by conserving natural or agricultural lands that provide for wildlife movement, enhancing wildlife movement between the Santa Cruz Mountains and the Diablo Range, or both” to “address effects of permeability reduction caused by the construction of the MOWF [Maintenance of Way Facility]” (FEIR at 3.7-169) disregards the fact that they will be fortifying the movement barrier between the Santa Cruz and Diablo Range from San Jose to Gilroy, not just in the area where the MOWF is being proposed. In addition, the language is vague and unclear, stating that “Enhancement efforts may include enhancement of movement on lands protected by the Authority, or it may entail funding projects that would enhance movement on other protected lands, reduce or eliminate existing barriers to movement, or construct structures to improve wildlife movement “ (FEIR/S at 3.7-169) without specifying or providing enough detail regarding how they would actually enhance movement or which movement barriers they would eliminate. Even if the HSRA were able to acquire lands within the tenuous linkage area the MOWF is in, the rail in that area would be on an embankment, imposing miles of barriers to wildlife movement with 10-foot tall fencing that goes one foot deep into the ground. More importantly, the alignment would be at grade or on an embankment from San Jose to Gilroy, severely degrading known and highlighted connectivity in Coyote Valley’s “last



# Submission 1724 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity - Oakland, June 23, 2020) - Continued

1724-2956

chance landscape,” the last remaining intact valley floor connection between the Santa Cruz Mountains and the Diablo Range where connectivity should be prioritized. However, if portions of the rail in Coyote Valley and in the area of the MOWF were aerial, then prioritizing the acquisition and enhancement of lands in perpetuity in both of those linkages could be more effective, particularly in Coyote Valley. The 1:1 mitigation ratio (conserved:impacted) is sorely insufficient; conservation easements to mitigate impacts to connectivity (between the Santa Cruz Mountains and Diablo Range as well as elsewhere throughout the entire Project area) should be a minimum of 3:1 and should include impacted areas along the alignment, not just the area of the MOWF. Such acquisition should require funding for enhancement efforts, monitoring, and adaptive management strategies with specified success criteria. And any land acquisitions for the purposes of mitigating wildlife connectivity should be conducted in consultation with local and regional connectivity experts. Again, the DEIR/S fails to adequately assess and mitigate impacts to wildlife movement and habitat connectivity to less than significant.

1724-2958

The HSRA fails to adequately describe, assess, and mitigate impacts to wildlife movement due to noise, light, and vibration from Project construction and operation to less than significant. The Project’s placement will subject the surrounding open space to development edge effects and will likely impact key, wide-ranging predators, such as mountain lions and bobcats (Crooks 2002; Riley et al. 2006; Delaney et al. 2010; Lee et al. 2012; Smith et al. 2015; Vickers et al. 2015; Smith et al. 2017; Wang et al. 2017), as well as smaller species with poor dispersal abilities, such as song birds, small mammals, and herpetofauna (Cushman 2006; Slabbekoom and Ripseester 2008; Benítez-López et al. 2010; Kociolek et al. 2011). Negative edge effects from human activity, traffic, lighting, noise, domestic pets, pollutants, invasive weeds, and increased fire frequency have been found to be biologically significant up to 300 meters (~1000 feet) away from anthropogenic features in terrestrial systems (Environmental Law Institute 2003). For instance, field observations and controlled laboratory experiments have shown that traffic noise can significantly degrade habitat value for migrating songbirds (Ware et al. 2015). Subjects exposed to 55 and 61 dBA (simulated traffic noise) exhibited decreased feeding behavior and duration, as well as increased vigilance behavior (Ware et al. 2015). Such behavioral shifts increase the risk of starvation, thus decreasing survival rates. A recent study also highlighted the detrimental impacts of siting development near areas protected for wildlife. The study noted that “Anthropogenic noise 3 and 10 dB above natural sound levels . . . has documented effects on wildlife species richness, abundance, reproductive success, behavior, and physiology” (Buxton et al. 2017). The study further noted that “there is evidence of impacts across a wide range of species [] regardless of hearing sensitivity, including direct effects on invertebrates that lack ears and indirect effects on plants and entire ecological communities (e.g., reduced seedling recruitment due to altered behavior of seed distributors)” (Buxton et al. 2017). Moreover, human transportation networks and development resulted in high noise exceedances in protected areas (Buxton et al. 2017). In addition, preliminary results from studies underway by researchers at UC Davis and University of Southern California, as well as those by other researchers, suggest that the light, noise, and other aspects of highways can have negative impacts on wildlife numbers and diversity near the highways (Shilling 2020; Vickers 2020). The researchers found a significant difference between species richness and species type (mammals), with lower richness and fewer species at crossing structures compared to background areas 1 km away from the roads (Shilling 2020). They also found that as traffic noises surpassed 60 dBA, the number of visits by small to large mammals decreased and most of the species in their study

1724-2958

avoid traffic noise (Shilling 2020). It is clear that different species have variable sensitivities to noise and light associated with development and transportation infrastructure like roads and rail; this can lead to changes in species distributions along noisy linear infrastructure like the proposed Project, which can have ecosystem-level impacts (e.g., Suraci et al. 2019). Sound/light barriers, including berms and/or enclosures, should be implemented at all wildlife crossings to encourage wildlife to utilize the crossings. Sound and lighting should also be minimized throughout the entire proposed Project (i.e., not just near IBAs when feasible), including at other surface, elevated, and underground portions, particularly where the Project goes through natural habitats. In addition, the DEIR/S erroneously concludes that no mitigation is required for impacts to wildlife and wildlife movement due to vibrations (DEIR/S at 3.7-117), which is a conjectured conclusory statement not based on any science. The DEIR/S fails to adequately describe, assess, and mitigate impacts of edge effects (including noise, lighting, and vibration) to wildlife movement and habitat connectivity. Project impacts on habitat connectivity and wildlife movement would not be mitigated to less than significant.

1724-2959

The DEIR/S’s mitigation measures to minimize noise and visual disturbance are grossly insufficient. The DEIR/S estimates noise from rail operation would range from 88 to 100 dBA (DEIR/S Biological and Aquatic Resources Technical Report Appendix C Wildlife Corridor Assessment Report at 6-33, Table 6.2) and noise from construction would range from 82 to 94 Total 8-Hour  $L_{eq}$  (dBA) at 50 feet (DEIR/S Noise and Vibration Technical Report at 5-18 Table 5-4). According to the Wildlife Corridor Assessment Report, “The effects of operations and maintenance activities on terrestrial species were primarily evaluated qualitatively” (DEIR/S Biological and Aquatic Resources Technical Report Appendix C Wildlife Corridor Assessment Report at 4-22), which is vague and insufficient. And although there is some quantitative analysis for noise impacts on birds, it is inadequate. With BIO-MM#80, the HSRA would only implement noise and visual barriers “if feasible” in limited locations, in particular, at the Upper Pajaro River IBA and the GEA. If a noise level of 77 dBA or less is demonstrated through a quantitative model, the HSRA will do nothing more to mitigate impacts. This is grossly insufficient and not founded on the best available science. The threshold of 77 dBA far exceeds observed impacts of noise on numerous terrestrial and aerial species (see discussion above) and does not take cumulative noise impacts into consideration. Noise impacts could be greater in areas where there is noise from the rail and other human activities, such as highway traffic noise. In addition, mitigation success criteria should be measured in the field to determine what animals are actually being exposed to, not through a model. Noise, light, and vibration impacts should be minimized to well below 77 dBA with berms, sound walls, vegetated berms, vegetated walls, and/or enclosures throughout the Project area, especially where it goes through natural areas, and not just near the Upper Pajaro River IBA and the GEA. In addition, this insufficient mitigation measure would not apply to areas of the GEA that were omitted from the analyses due to the DEIR/S’s use of the Audubon boundary instead of the Ramsar Convention boundary. The DEIR/S fails to adequately assess and mitigate impacts to wildlife connectivity.

1724-2960

The DEIR/S goes on to further tout BIO-MM#58 to mitigate noise and visual impacts, but this insufficient measure only applies to birds in the Upper Pajaro River IBA and the GEA and has dismally low mitigation ratios based on noise level exceedances that do not incorporate the best available science. Providing compensatory mitigation for impacts to waterfowl, shorebird, and sandhill crane habitat at a 1:1 ratio for habitat where residual noise is 93 dBA or

## Submission 1724 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity - Oakland, June 23, 2020) - Continued

1724-2960

greater and a dismal 0.5:1 for habitat with residual noise of 77 dBA or greater will not mitigate noise or visual impacts due to the proposed Project to less than significant. These insufficient mitigation measures only target birds in the Upper Pajaro River IBA and the GEA; the DEIR/S essentially provides no mitigation measures to minimize impacts of noise, light, and vibration on terrestrial species, movement, or habitat connectivity throughout most of the Project area even though essentially all wildlife in the area will be impacted either directly or indirectly, as these noise and light impacts in combination with the physical barriers of the proposed Project will impact wildlife movement, species distributions, and overall ecosystem function.

1724-2961

BIO-MM#58 is also vague and improperly defers mitigation. The FEIR/S vaguely states that “Enhancement activities could include improved water management (to increase food supplies); improvement or replacement of water management infrastructure; vegetation control and management; contouring to increase topographic heterogeneity (to increase habitat diversity); or levee repair, maintenance, and replacement” (FEIR/S at 3.7-161) without explaining what those enhancement activities would be, how or where they would be implemented, who would implement them, or how implementation would be funded. Such measures are unenforceable and amount to improperly deferred mitigation (see *San Joaquin Raptor Rescue Center v. County of Merced* (2007) 149 Cal.App.4th 645, 670 [EIR inadequate where the success or failure of mitigation efforts “may largely depend upon management plans that have not yet been formulated, and have not been subject to analysis and review within the EIR”]). In the limited circumstances in which deferred mitigation is appropriate, the agency must meet all of the following elements: (1) practical considerations prevented the formulation of mitigation measures during the planning process; (2) the agency committed itself to developing mitigation measures in the future; (3) the agency adopted specific performance criteria prior to project approval; and (4) the EIR lists the mitigation measures to be considered, analyzed, and possibly incorporated into the mitigation plan. (See *POET, LLC v. State Air Resources Bd.* (2013) 218 Cal.App.4th 681, 736-37 [review denied].) Here, the DEIR/S fails to meet these criteria in the discussion to mitigate impacts of the Project’s noise, light, and vibration on wildlife connectivity. The lack of adequate details regarding mitigation measures being readily provided for wildlife connectivity, special-status species, migratory birds, habitat, and vegetation communities does not allow the public and decisionmakers to evaluate the mitigation measures being taken; therefore, the DEIR/S violates CEQA. To reiterate the comments of USFWS Refuge Manager Kim Forrest:

“Your analysis is vague, non-specific, high-level, and impractical; with no clear, realistic, and guaranteed plan for mitigating damages, such as acquisition of land and water and restoring habitat. There is no accountability. There is no description of how your plans dovetail with agency requirements. There is no funding for advance mitigation nor a commitment of future funding. “Deferred mitigation” is no real commitment, and [the DEIR/S] doesn’t concretely capture fixing the damages that will be done by this project. The mitigation needed to truly compensate for the damage done by this project may very well be so massive that it is undoable. You have kicked the mitigation issue down the road for 15 years.” (Exhibit A).

1724-2962

The HSRA should implement mitigation measures to reduce noise to at least less than 55 dBA by implementing adequate sound and light berms or walls (vegetated or unvegetated) and enclosures throughout the entire proposed Project, and especially at wildlife crossings and at sections that slice through natural habitat and important movement linkages (*e.g.*, Coyote Valley). Compensatory mitigation ratios should be 3:1 for habitat important for foraging, shelter, or movement/migration (for birds as well as other special-status species, such as, but not limited to, mountain lions, California tiger salamanders, California red-legged frogs, and Bay checkerspot butterflies) with residual noise of 55 dBA or greater, and such mitigation should be implemented in consultation with local and regional conservation and connectivity experts, such as biologists at POST, Santa Clara Valley Habitat Agency, Pathways for Wildlife, and Midpeninsula Open Space District. The HSRA should also consult with local Indigenous tribes, like the Amah Mutsun Tribal Band, to identify lands with historical and cultural value as well as ecological value. For example, Sargent Ranch is adjacent to the Upper Pajaro River IBA and lies on the Amah Mutsun ancestral lands of Juristac, which has been identified as an important linkage area (CDFW 2010; Penrod et al. 2013) with numerous special-status species, including steelhead, California red-legged frogs, western pond turtles, California tiger salamanders, and mountain lions. Such lands are an ideal candidate for compensatory mitigation for the numerous impacts to wildlife connectivity and special-status species due to the proposed Project. In addition, funding should be appropriately allocated to 1) maintain crossing infrastructure, including the crossings themselves as well as exclusion fencing and light and sound barriers, 2) acquire and maintain in perpetuity habitat adjacent to the rail at crossing locations, 3) monitor the use of crossings and allow for adaptive management to improve the wildlife responsive design of the crossings, 4) monitor impacts to species populations along the rail. Ultimately, the DEIR/S fails to adequately assess potential impacts to special-status wildlife, wildlife movement, habitat connectivity, and overall biodiversity and ecosystem function due to the Project’s physical barriers as well as edge effects like noise, light, and vibration, and the DEIR/S fails to adequately mitigate these impacts to less than significant.

1724-2963

In summary, to better mitigate impacts to wildlife movement and wildlife connectivity, the HSRA should implement the following:

1724-2964

1. Elevate more rail segments, particularly in Coyote Valley, the GEA, the Upper Pajaro River IBA, and the Pacheco Pass to minimize impacts to special-status species, wildlife movement, habitat, and habitat connectivity.
2. Design and implement more wildlife responsive crossings and crossing infrastructure throughout the Project area spaced out as appropriate for target species. Infrastructure should include appropriate fencing and sound and light barriers. Such design and implementation should be done in consultation with local and regional wildlife connectivity experts.
3. Acquire, protect, and manage in perpetuity lands adjacent to rail on both sides at crossings, done in consultation with local and regional wildlife connectivity experts.
4. Build and/or modify wildlife crossing infrastructure at existing barriers to improve connectivity in and around the Project area. There are several published reports that analyze wildlife movement data and identify prioritized movement barriers and provide recommendations to improve permeability and facilitate animal movement in Coyote

1724-2965

1724-2966

## Submission 1724 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity - Oakland, June 23, 2020) - Continued

1724-2966 Valley (e.g., Phillips et al. 2012; Diamond and Snyder 2016; Santa Clara County Wildlife Corridor Technical Working Group Coyote Valley Subcommittee 2019). Other reports identify remaining linkages that should be prioritized for preservation or connectivity enhancement (Penrod et al. 2013). The HSRA should utilize these reports (and others) to enhance wildlife movement and habitat connectivity in and adjacent to the Project area.

1724-2967 5. Fund and implement long-term monitoring and surveillance of crossings, specify success criteria, and apply adaptive management strategies informed by the monitoring data and expert analyses.

1724-2968 6. Compensatory mitigation ratios should be 3:1 for habitat important for foraging, shelter, or movement/migration (for birds as well as other special status species, such as, but not limited to, Sandhill cranes, mountain lions, California tiger salamanders, California red-legged frogs, Bay checkerspot butterflies, and steelhead) with residual noise of 55 dBA or greater, and such mitigation should be implemented in consultation with local and regional conservation and connectivity experts and local Indigenous tribes. For example, acquiring, managing, and protecting in perpetuity Sargent Ranch would be appropriate mitigation; it is adjacent to the Upper Pajaro River IBA, lies on the Amah Mutsun ancestral lands of Juristac, it has been identified as an important linkage area between the Santa Cruz Mountains, Gabilan Range, and potentially the Diablo Range (CDFW 2010; Penrod et al. 2013), and numerous special-status species have been observed there, including steelhead, California red-legged frogs, western pond turtles, California tiger salamanders, and mountain lions. Fund and implement long-term monitoring and surveillance of mitigation lands, specify success criteria, and apply adaptive management strategies informed by the monitoring data and expert analyses.

1724-2969 7. Compensatory mitigation ratios should be 5:1 in designated critical habitat, such as for California tiger salamander, California red-legged frog, and steelhead in the Pacheco Pass area. Fund and implement long-term monitoring and surveillance of mitigation lands, specify success criteria, and apply adaptive management strategies informed by the monitoring data and expert analyses.

1724-2970 8. Fund research to understand wildlife movement needs and improve connectivity throughout the Project area and the impacts of noise, light, vibrations, and changes to hydrology/groundwater due to the rail on species distributions and dynamics along the entirety of the Project.

1724-2971 **II. The DEIR/S fails to adequately describe, assess, and mitigate impacts to special-status species**

The DEIR/S fails to adequately describe, assess, and mitigate impacts to numerous special-status species. The DEIR/S does not even provide any information regarding which special-status species occur or have the potential to occur in the Project area and instead sends the reader to an appendix. There are more “non-special-status wildlife” than special-status wildlife named within the text of the DEIR/S, which is absurd. And while there is a table with

1724-2971

limited information provided in Appendix 3.7-A that is available on the website, the insufficient analyses of “listed species” are buried in appendices of the Biological and Aquatic Resources Technical Report (DEIR/S at 3.7-39); neither the technical report nor its appendices are readily available via a hyperlink on the website. Members of the public must request the technical report, after which they are emailed a hyperlink. Such documents provide “details on biological and aquatic resources and serve as sources” for the conclusions the DEIR/S presents (DEIR/S at 3.7-1) and therefore should be made readily available via a hyperlink on the website (See Exhibit B). In addition, the appendices were not all initially provided; after receiving the link to the technical report the Center requested missing appendices (Exhibit C), after which 21 missing documents were provided. This shows a lack of transparency and seems to discourage public engagement. It is unacceptable. Special-status species that occur or have the potential to occur in the Project area should be prioritized and provided in the main body of the DEIR/S, and any technical reports and appendices that inform analyses for the Project should be provided on the Project website.

1724-2972

The DEIR/S erroneously concludes that impacts to numerous special-status species of plants and animals will be mitigated to less than significant. The proposed Project consists of 90 miles of linear infrastructure that would remove, degrade, and fragment heterogeneous habitats that support much of California’s rich biodiversity; the limited mitigation measures provided in the DEIR/S would not adequately avoid or minimize impacts to less than significant. Below is a discussion of only a few examples of special-status species that require more analyses and greater mitigation measures. This is by no means an all-encompassing discussion and impacts to other special-status species likely require more thorough assessments and mitigation measures.

1724-2973

### **A. The DEIR/S fails to adequately describe, assess, and mitigate impacts to mountain lions (*Puma concolor*)**

The DEIR/S fails to adequately describe, assess, and mitigate impacts to the Central Coastal and Southern California Evolutionarily Significant Unit (ESU) of mountain lions (*Puma concolor*), a candidate species under the California Endangered Species Act (CESA). Mountain lions are not mentioned as a special-status species in the DEIR/S. In fact, the DEIR/S incorrectly lists mountain lions as a non-special-status mammal (DEIR/S at 3.7-43), even though it was classified as a “specially protected mammal” in 1990 after voters passed Prop 117 and mountain lions in the Central Coast/Southern California ESU were granted candidacy status under CESA by the California Fish and Game Commission (CFGF) on April 16, 2020 (CFGF 2020), prior to the release of this DEIR/S. The Center, along with the Mountain Lion Foundation, submitted the petition to list Southern California and Central Coast mountain lions as threatened under CESA in June 2019, well before the release of this DEIR/S. And on February 12, 2020, the California Fish and Game Commission (CFGF) published the recommendation of the California Department of Fish and Wildlife (CDFW), stating that “the Department has determined there is sufficient scientific information available at this time to indicate the petitioned action may be warranted” (CDFW 2020). Such a recommendation clearly indicates that the best available science supports the advancement of mountain lions in the Project area to candidacy status under CESA. In addition, the CFGF has received thousands of letters from the public that support CESA protections for Central Coast/Southern California mountain lions. The HSRA has had multiple opportunities to include adequate analyses on imperiled mountain lions in the Project

## Submission 1724 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity - Oakland, June 23, 2020) - Continued

1724-2973

area that are protected under CESA, and they should have addressed mountain lions accordingly in the DEIR/S. The DEIR/S should be revised and recirculated to adequately describe, assess, and mitigate impacts to these imperiled mountain lions.

1724-2974

There is ample scientific evidence that indicates mountain lion populations in the Project area are struggling to survive and that human activities and land use planning that does not integrate adequate habitat connectivity can have adverse impacts on mountain lions. Continued habitat loss and fragmentation has led to 10 genetically isolated populations within California. There are six identified mountain lion populations in the ESU, and several are facing an extinction vortex due to high levels of inbreeding, low genetic diversity, and high human-caused mortality rates from car strikes on roads, depredation kills, rodenticide poisoning, poaching, disease, and increased human-caused wildfires (Ernest et al. 2003; Ernest et al. 2014; Riley et al. 2014; Vickers et al. 2015; Benson et al. 2016; Gustafson et al. 2018; Benson et al. 2019).

The effective population sizes of the six populations within the ESU range from 4 to 56.6 (Gustafson et al. 2018; Benson et al. 2019). An effective population size of 50 is assumed to be sufficient to prevent inbreeding depression over five generations, while an effective population size of 500 is considered sufficient to retain evolutionary potential in perpetuity (Traill et al. 2010; Frankham et al. 2014). Five of the six populations are well below that minimum threshold of 50 and none have an effective population size anywhere near 500, which indicates that these populations are at serious risk of becoming extirpated. The population most relevant to the Project is the Central Coast North (CC-N) population, which includes lions in the Santa Cruz Mountains and Diablo Range. The CC-N population has an effective population size of 16.6 (Gustafson et al. 2018). Low genetic diversity and high human-caused mortalities are driving this population towards an extinction vortex similar to what the mountain lions in the Santa Monica and Santa Ana mountains are experiencing (Gustafson et al. 2018; Saremi et al. 2019). Scientists predict that the Santa Monica and Santa Ana populations are likely to become extinct within 50 years if gene flow with other mountain lion populations is not improved (Benson et al. 2016; Gustafson et al. 2018; Benson et al. 2019). This is detailed in the Center's petition to the California Fish and Game Commission to protect Southern California and Central Coast mountain lions under the California Endangered Species Act (Yap et al. 2019). Continued land use that further fragments mountain lion habitat in the CC-N region without adequately minimizing impacts to functional connectivity, like the proposed Project, will drive pumas in the area to extinction. Wildlife connectivity in this region is paramount for the survival of the CC-N mountain lions, yet the DEIR/S fails to disclose this information. Thus, the DEIR/S fails to adequately describe, assess, and mitigate impacts to these mountain lions.

1724-2975

The DEIR/S fails to adequately describe and assess existing conditions for mountain lions and wildlife connectivity in the Project area. The primary threat to the long-term survival of mountain lions in the Southern California/Central Coast ESU is genetic isolation due to lack of connectivity caused by continuous development in mountain lion habitat with little regard of their movement needs. Thus, the persistence of the six populations with the ESU relies heavily on being connected with mountain lions throughout the ESU. As currently proposed, Alternative 4 (the HSRA's Preferred Alternative) would completely bisect the CC-N mountain lion population with rail either at-grade, trenched, or on an embankment. The Monterey Corridor segment slices through Coyote Valley, an area that has been identified by numerous mountain

1724-2975

lion and wildlife connectivity researchers as a critical wildlife linkage between the Santa Cruz Mountains and the Diablo Range (CDFW 2010; Penrod et al. 2013; Diamond and Snyder 2016; Santa Clara Valley Open Space Authority and Conservation Biology Institute 2017). Local NGO's, including POST and Santa Clara Valley Open Space HSRA, have identified Coyote Valley as a "last chance landscape," as it is the last remaining intact valley floor connection between the Santa Cruz Mountains and the Diablo Range (Thurlowe 2019), and in November 2019 these organizations entered into agreements with the San Jose City Council to acquire 937 acres at the northern end of Coyote Valley to protect and enhance the linkage (Moore 2019). Placing the rail through Coyote Valley without adequate mitigation measures would undermine these conservation efforts and further isolate mountain lions in the Santa Cruz Mountains by restricting mountain lion movement and gene flow. Similarly, the Morgan Hill and Gilroy segment bisects another important linkage for mountain lions near the Upper Pajaro River IBA that would allow for east-west movement. Much like in Coyote Valley, constructing the rail at grade or on an embankment throughout most of this segment would further fragment an already tenuous linkage that is vital to the long-term survival of mountain lions in the CC-N population. The DEIR/S ignores the best available science and fails to adequately assess and mitigate impacts to mountain lions.

1724-2976

As discussed in Section I of this comment letter, the Project poses a significant barrier to wildlife movement and does not provide adequate mitigation to minimize impacts to wildlife connectivity to less than significant. Given that mountain lions are being driven towards extirpation in various parts of the state due to lack of connectivity, further fragmentation from the proposed Project without adequate mitigation will bring mountain lions in the Santa Cruz Mountains closer to extinction. The most ecologically- and cost-effective way to minimize impacts to wildlife movement and habitat connectivity is through the preservation of existing natural linkages; therefore, more of the rail should be elevated to avoid the most critical and tenuous linkages between the Santa Cruz Mountains and the Diablo Range, particularly in Coyote Valley and throughout the Upper Pajaro River IBA. In addition, more wildlife crossings (with appropriate fencing and suitable, protected habitat on both sides of the crossings) throughout the entire Project area and in the general region should be constructed. For example, the HSRA should build or upgrade crossings at existing barriers that local and regional connectivity experts have identified in Coyote Valley to facilitate animal movement (*e.g.*, Phillips et al. 2012; Diamond and Snyder 2016; Santa Clara County Wildlife Corridor Technical Working Group Coyote Valley Subcommittee 2019). The HSRA should also construct a wildlife overpass over Highway 101 in the Aromas corridor just south of the proposed Project's Gilroy Station. According to Dr. Chris Wilmers, a wildlife biologist at UC Santa Cruz, the Aromas corridor is important for mountain lion movement between the Santa Cruz Mountains and the Gabilan Mountains because it has natural woody vegetation adjacent and leading to Highway 101 on both sides (Wilmers 2019). Given the significant impacts to movement for the Santa Cruz Mountains puma population and the documented mountain lion (and other wildlife) movement in the area, constructing a wildlife overcrossing at this location could serve as mitigation by improving functional connectivity between the Santa Cruz and Gabilan mountains. The crossing should include appropriate fencing, sound and light minimization, and protection and management in perpetuity of the vegetated areas on both sides of the crossing. As currently written, the DEIR/S fails to adequately mitigate impacts to mountain lions and connectivity to less than significant.



# Submission 1724 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity - Oakland, June 23, 2020) - Continued

1724-2977

As mentioned in Section I, the DEIR also fails to adequately assess and minimize impacts from noise and lighting to connectivity, and therefore to mountain lions. There is evidence documenting the effects of human activity specifically on mountain lions. One study found that mountain lions are so fearful of humans and noise generated by humans that they will abandon the carcass of a deer and forgo the feeding opportunity just to avoid humans (Smith et al. 2017).<sup>1</sup> The study concluded that even “non-consumptive forms of human disturbance may alter the ecological role of large carnivores by affecting the link between these top predators and their prey” (Smith et al. 2017). In addition, mountain lions have been found to respond fearfully upon hearing human vocalizations, avoiding the area and moving more cautiously when hearing humans (Smith et al. 2017; Suraci et al. 2019). Other studies have demonstrated that mountain lion behavior is impacted when exposed to other evidence of human presence, such as lighting or vehicles/traffic (Wilmers et al. 2013; Smith et al. 2015; Wang et al. 2017). In addition, preliminary results from study by researchers at UC Davis and University of Southern California, as well as those by other researchers, suggest that the light, noise, and other aspects of highways can have negative impacts on wildlife numbers and diversity near the highways (Shilling 2020; Vickers 2020). The researchers found a significant difference between species richness and species type (mammals, including mountain lions), with lower richness and fewer species at crossing structures compared to background areas 1 km away from the roads (Shilling 2020). They also found that as traffic noises surpassed 60 dBC, the number of visits by small to large mammals decreased and most of the species in their study avoid traffic noise (Shilling 2020). It is clear that different species have variable sensitivities to noise and light associated with development and transportation infrastructure like roads and rail; this can lead to changes in species distributions along noisy linear infrastructure like the proposed Project, which can have ecosystem-level impacts (e.g., Suraci et al. 2019). Sound/light barriers, including berms and/or enclosures, should be implemented at all wildlife crossings to encourage wildlife to utilize the crossings. Sound and lighting should also be minimized throughout the entire proposed Project, including at other surface, elevated, and underground portions, particularly where the Project goes through natural habitats and/or identified linkages.

1724-2978

Mountain lions are a key indicator species of wildlife connectivity and healthy ecosystems. As the last remaining wide-ranging top predator in the region, the ability to move through large swaths of interconnected habitat is vital for genetic connectivity and their long-term survival. In addition, impacts to mountain lions in the region could have severe ecological consequences; loss of the ecosystem engineer could have ripple effects on other plant and animal species, potentially leading to a decrease in biodiversity and diminished overall ecosystem function. Many scavengers, including California condors, kit foxes, raptors, and numerous insects, would lose a reliable food source (Ruth and Elbroch 2014; Barry et al. 2019). Fish, birds, amphibians, reptiles, rare native plants, and butterflies would potentially diminish if this apex predator were lost (Ripple and Beschta 2006; Ripple and Beschta 2008; Ripple et al. 2014). Any transportation project that does not adequately address wildlife connectivity issues and integrate effective wildlife crossings and corridors based on the best available science could lead to the extirpation of mountain lion populations in the ESU and severe loss of biodiversity and

<sup>1</sup> See also Sean Greene, “How a fear of humans affects the lives of California’s mountain lions,” *Los Angeles Times* (June 27, 2017), available at <http://beta.latimes.com/science/sciencenow/la-sci-sn-pumas-human-noise-20170627-story.html>.

1724-2978

ecosystem function in the region. See further discussion in Section I of this comment letter regarding the DEIR/S’s failure to adequately describe, assess, and mitigate impacts to wildlife movement and connectivity to less than significant.

1724-2979

## B. The DEIR/S fails to adequately describe, assess, and mitigate impacts to aquatic and semi-aquatic special-status species

The Project would include tunneling over 15 miles of areas rich in biological resource, many of which require adequate groundwater. Most, if not all, of the tunneled areas would be in designated critical habitat for California tiger salamander, California red-legged frog, and steelhead, which consists of sensitive natural habitats like vernal pools, perennial freshwater wetlands, ponds, and riparian streams where numerous other special-status species, like foothill yellow-legged frogs, western spadefoot toads, western pond turtles, vernal pool crustaceans, and many more, likely occur or have the potential to occur. Although the DEIR/S acknowledges that “the information needed to fully and comprehensively identify the specific effects on groundwater and surface water hydrology and dependent biological resources is incomplete or unavailable” (DEIR/S at 3.7-65), it is clear that tunneling portions of the rail will have significant impacts to groundwater hydrology, surface water features, and the biological and aquatic resources in and adjacent to the tunneled areas (e.g., Loew et al. 2007; Butscher et al. 2011). And according to the Biological and Aquatic Resources Technical Report, groundwater effects due to tunnel projects in the Diablo Range and in San Bernardino Mountains were documented over one mile from the tunnel alignments (Biological and Aquatic Resources Technical Report at 4-8). Of the 15 miles of tunnel, the DEIR/S estimates that 12.6 miles would have moderate (up to 100 gallons per minute for several days) to high (>200 gallons per minute for several days) relative risk of groundwater depletion and 2.5 miles would have low (15 gallons per minute for several days) relative risk of groundwater depletion. Even the “low relative risk” areas could have significant impacts to the surrounding hydrogeology, particularly for some of the more fragile ecosystems in the area. And the long-term impacts to groundwater due to the permanent presence of a tunnel and the huge volume displacement and potential loss or changes to groundwater hydrology is unknown. Yet the DEIR/S ultimately concludes that impacts would be less than significant, with no scientific evidence to support such a conclusion.

1724-2980

The DEIR/S’s proposed mitigation to minimize impacts to changes in groundwater/hydrology and the numerous species that rely on the special hydrology of various aquatic and semi-aquatic habitats is grossly insufficient. While BIO MM#10 would require the preparation and implementation of a Compensatory Mitigation Plan for Species and Species Habitat for special-status species, it does not include mitigation plans for sensitive natural habitats, like oak woodlands or riparian corridors. The requirements are vague and do not provide enough detail regarding how preparation and implementation would be funded, who would be consulted when developing the plans (agency biologists as well as local and regional wildlife experts should be consulted), or who would be implementing the plans (qualified biologists approved by USFWS and CDFW should be required). In addition, BIO MM#10 should require that mitigation lands be protected and managed in perpetuity, and the mitigation on these lands should include funded long-term monitoring, specified success criteria, and adaptive management strategies.

## Submission 1724 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity - Oakland, June 23, 2020) - Continued

1724-2981

The mitigation ratios for the numerous species is too low, particularly for where there is tunneling in designated critical habitat, and the measures are vague and do not specify whether mitigation would be in-kind, enhanced/restored, or created habitat. BIO-MM#31 provides for a mitigation ratio of 3:1 for California tiger salamanders and BIO-MM#33 provides for mitigation ratios of 3:1 (breeding habitat) and 2:1 (refugia/foraging habitat) for California red-legged frogs. First, connectivity between heterogeneous habitats is needed for species that utilize different habitats for different seasons or life stages; therefore, refugia/foraging habitat of endangered species like the California red-legged frog should be preserved to same level as breeding habitat, and functional connectivity between these two habitats should be considered and preserved as well. Therefore, the EIR should address breeding and refugia/foraging habitats where California red-legged frogs and California tiger salamanders occur, potentially occur, or historically occurred, and the Project should avoid these areas as much as possible. Similarly, BIO-MM#28 insufficiently provides for mitigation ratios of 3:1 (spawning aquatic and riparian habitat within critical habitat), 2:1 rearing and migratory aquatic and riparian habitat within critical habitat, and 1:1 (rearing and migratory aquatic and riparian habitat outside of critical habitat) for steelhead. Again, breeding, rearing, and migratory habitats, and connectivity between them are all important for the various life stages of steelhead and should therefore be treated equally with higher mitigation ratios. If the focus is solely on breeding habitat but there is inadequate refugia/foraging/upland habitat in the case of California tiger salamanders and California red-legged frogs or rearing or migratory habitat in the case of steelhead, and none of the habitats are connected, then the habitats are not functional for the species and they will not survive. Breeding, upland, rearing, and migratory habitats where these special-status species occur, potentially occur, or historically occurred should be avoided as much as possible. If avoidance is not feasible, then impacts should be minimized, and impacted habitats in non-designated critical habitat should be mitigated at a 3:1 ratio for in-kind preservation mitigation, 5:1 for restored/enhanced mitigation, and 10:1 for created habitat mitigation. In areas identified as critical habitat by the USFWS or the National Oceanic and Atmospheric Administration, in-kind preservation mitigation should be implemented at a 5:1 ratio. Preservation of existing habitat where the species is known to occur through avoidance should be the primary focus, as restoration and creation of habitats can have limited success due to the challenges of establishing the appropriate hydrology (Sudol and Ambrose 2002; Windmiller and Calhoun 2007; Matthews and Endress 2008; Stein et al. 2018). If compensatory mitigation includes enhanced or restored habitats, higher mitigation ratios coupled with extended years of effective monitoring and adaptive management strategies are needed to improve chances of establishing equivalent ecological function as the lost habitat (Sudol and Ambrose 2002; Windmiller and Calhoun 2007; Matthews and Endress 2008; Stein et al. 2018).

1724-2982

While BIO-MM#9 provides for the preparation and implementation of a Groundwater Adaptive Management and Monitoring Plan (GAMMP) that states that “The Authority would restore any lost riparian or wetland vegetation that is not recovering on its own within 1 year of construction and is determined to be the result of tunnel construction through comparison to baseline conditions” (DEIR/S at 3.7-140), the mitigation measures do not specify measurable success criteria to ensure restoration is effective. All mitigation lands should be protected and managed in perpetuity, and the mitigation on these lands should include funded long-term monitoring, specified measurable success criteria, and adaptive management strategies. In addition, BIO-MM#9 would only provide post-construction compensatory mitigation if more

1724-2982

than 0.5 acre of habitat supporting special-status species occurred during or after construction and restoration efforts failed after five years or were considered infeasible, and no mitigation ratios are provided. And only if after five years protected trees demonstrate substantial impairment to health or mortality, then a dismal 1:1 compensatory mitigation ratio would be applied. There is no mention of in-kind preservation, restoration/enhancement, or habitat creation. The measure is vague, inadequate, and improperly defers mitigation. The DEIR/S fails to adequately mitigate impacts to these special-status species and their critical habitat in the areas where the rail would be tunneled.

1724-2983

### III. The DEIR/S fails to adequately describe, assess, and mitigate impacts to native rare plants and sensitive natural communities

The DEIR/S fails to adequately assess and mitigate impacts to rare plants and sensitive natural communities. As mentioned previously, the Project area extends over 90 miles across California through species-rich landscapes, some of which consist of large, contiguous blocks of habitat and some habitats that are highly fragmented with constrained connectivity. The Project area is within the California Floristic Province, a plant biodiversity hotspot recognized as having more thousands of plant species, many of which are endemic. The health of these landscapes relies on the health of native plants and sensitive natural communities, yet avoidance, minimization, and mitigation measures are insufficient to minimize impacts to healthy habitats in and near the Project area. For example, BIO-MM#12 only provides an ineffective 1:1 mitigation ratio to offset the direct removal of federally- and state-listed plant species habitat. This does not include habitats undoubtedly indirectly impacted by edge effects and habitat degradation due to the proposed Project, nor does it provide for funded long-term monitoring, specified measurable success criteria, and adaptive management strategies. The DEIR/S fails to adequately mitigate impacts to special-status plant species in and adjacent to the Project area.

1724-2984

Another example includes the DEIR/S’s failure to adequately describe, assess, and mitigate impacts to oak woodlands. First, it is unclear how the DEIR/S defined oak woodlands in its assessment. According to the California Fish and Game Code, oak woodlands are defined as “an oak stand with a greater than 10 percent canopy cover or that may have historically supported greater than 10 percent canopy cover” (Cal Fish & Game Code § 1361). While blue-oak-foothill pine woodland and Coast oak woodland are an identified land cover type in the analyses, without knowing how the HSRA defined oak woodlands makes it difficult to determine if the analyses are sufficient. Coast oak woodland is by far the most documented tree-dominated land cover type in the Project footprint and habitat study areas (DEIR/S at 3.7-36), but it is possible that a much larger area of oak woodlands, could be in the Project area and temporarily or permanently impacted by the proposed Project. To know this, the correct definition of oak woodlands needs to be applied to the analyses. Thus, the DEIR/S does not adequately describe the extant oak woodlands in the Project area, and therefore does not adequately explain nor appropriately mitigate potential impacts to oak woodlands due to the proposed Project.

1724-2985

Oaks are deep-rooted trees. They can have roots that extend 50 to 100 feet deep, which allow them to tap groundwater when surface soils are dry, like during drought. Therefore, the impacts to groundwater hydrology due to the tunnels could have significant impacts to oak woodlands and the numerous species these habitats support, and such changes could be fatal in

# Submission 1724 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity - Oakland, June 23, 2020) - Continued

1724-2985

severe drought years. According to researchers at UC Berkeley, groundwater is critical for oak woodlands to persist, particularly as drought frequency may increase with climate change (Wong 2016). Depleting groundwater stores and altering the hydrology in and around the tunneled Project area could have severe impacts to oaks and oak woodlands. Yet the DEIR/S fails to adequately assess and mitigate impacts to oaks. Although BIO-MM#9 provides for a Groundwater Adaptive Management and Monitoring Plan, there is no scientific evidence that suggests that supplemental watering would ensure that groundwater hydrology would be functionally re-established. Post-construction monitoring of water levels and aquatic resource conditions would only occur twice a year for five years, which is insufficient to determine if groundwater levels have recovered. The measure essentially allows for the abandonment of dead zones, stating: "In the event that supplementary water is not successful at restoring aquatic resources and/or protected trees to baseline conditions in the post-construction period and off-site compensation is triggered, then monitoring may be waived for certain features if it is determined that there is no further utility for monitoring the specific feature" (DEIR/S at 3.7-140). Furthermore, as mentioned previously, BIO-MM#9 would only provide post-construction compensatory mitigation if more than 0.5 acre of habitat supporting special-status species occurred during or after construction and restoration fail after five years or were considered infeasible, and no mitigation ratio is provided. And only if after five years protected trees demonstrate substantial impairment to health or mortality, then a dismal 1:1 compensatory mitigation ratio would be applied. There is no mention of in-kind preservation, restoration/enhancement, or habitat creation. The measure is vague, inadequate, and improperly defers mitigation. The DEIR/S fails to adequately mitigate impacts to these special-status species and their critical habitat in the areas where the rail would be tunneled.

1724-2986

BIO-MM#75 provides for the transplantation and compensatory mitigation for protected trees, with a mitigation ratio of 3:1 for native trees. This does not take into account the often heterogeneous landscapes trees occur in, as oak woodlands often include grasslands and are defined as "an oak stand with a greater than 10 percent canopy cover or that may have historically supported greater than 10 percent canopy cover" (Fish & Game Code § 1361). The 3:1 mitigation ratio pales in comparison to Santa Barbara County's Deciduous Oak Tree Protection and Regeneration Ordinance, which requires a 15:1 mitigation ratio (via replacement planting or protection of naturally occurring oaks between six inches and six feet tall) for removed oak trees (County of Santa Barbara 2003). Translocating oak trees is a difficult procedure, mostly due to their deep taproots, and many trees may not survive transplantation. In addition, any off-site compensatory mitigation that involves restoration, enhancement, or creation of habitat does not guarantee oak establishment. Any mitigation measures involving tree transplantation or off-site mitigation (restoration, enhancement, creation, or otherwise), should involve funded monitoring for at least seven years (SB 1334, Public Resources Code § 21083.4), and there should be specific success criteria and adaptive management strategies to ensure success criteria are met. Impacts to oak woodlands should be avoided as much as possible. If avoidance is not feasible, then impacts should be minimized, and impacted oak woodlands should be mitigated at a 5:1 ratio for in-kind preservation mitigation and 10:1 for restored/enhanced/created mitigation.

1724-2987

Oak woodlands provide valuable habitat and connectivity for a wide variety of California's native species, including 2,000 plants, 5,000 insects and arachnids, 80 amphibians and reptiles, 160 birds, and 80 mammals (Bernhardt and Swiecki 2001; Meadows 2007; Lawrence et al. 2011; Jedlicka et al. 2014; Tietje et al. 2015). They are also important for many ecosystem services that communities rely on for safety and economic stability, including water quality protection, carbon sequestration, erosion control, and soil retention (Brown and Krygier 1970; Elliot 2010; Lawrence et al. 2011; Moyle et al. 2011; Pan et al. 2011; Jedlicka et al. 2014). Reduced woodland cover has been shown to result in increased runoff (*i.e.*, pollutants such as pesticides and fertilizers flowing into groundwater and surface waterways), erosion, sedimentation, and water temperatures; changes in channel morphology; decreased soil retention and fertility; and decreased terrestrial and aquatic biodiversity (Brown and Krygier 1970; Pess et al. 2002; Dahlgren et al. 2003; Houlahan and Findlay 2004; Opperman et al. 2005; Lohse et al. 2008; Elliot 2010; Lawrence et al. 2011; Moyle et al. 2011; Zhang and Hiscock 2011; Jedlicka et al. 2014). In addition, woodlands are an important carbon sink that can help moderate the impacts of climate change (Padilla et al. 2010; Pan et al. 2011), and some researchers argue that at a global scale, trees are linked to increased precipitation and water availability (Ellison et al., 2012). Preserving existing oak and valley oak woodlands would help protect the region's rich biodiversity and sequester carbon to combat impacts of climate change. Yet the DEIR/S is unclear, fails to adequately describe the oak woodlands in the Project area, ignores the best available science, improperly defers mitigation, and does not mitigate any impacts to oak woodlands to less than significant.

## IV. Conclusion

Thank you for the opportunity to submit comments on the DEIR/S for the for the San Jose to Merced Project Section of the California High-Speed Rail Project. While these comments are not comprehensive, the Center presents some key environmental issues that the DEIR/S fails to adequately describe, assess, and mitigate. Because of all of the inaccuracies, short-comings and confusion in the DEIR/S, we request that the HSRA revise and recirculate the DEIR/S. Please add the Center to your notice list for all future updates to the Project and do not hesitate to contact the Center with any questions at the number or email listed below.

Sincerely,



Tiffany Yap, D.Env/PhD  
Senior Scientist, Wildlife Corridor Advocate  
Center for Biological Diversity  
1212 Broadway, Suite 800  
Oakland, California 94612  
Telephone: (510) 847-5838  
[tyap@biologicaldiversity.org](mailto:tyap@biologicaldiversity.org)



John Buse  
Senior Counsel  
Center for Biological Diversity  
1212 Broadway, Suite 800  
Oakland, California 94612  
Telephone: (323) 533-4416  
[jbuse@biologicaldiversity.org](mailto:jbuse@biologicaldiversity.org)

# Submission 1724 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity - Oakland, June 23, 2020) - Continued

## References

- Aguilar, R., Quesada, M., Ashworth, L., Herrerias-Diego, Y., & Lobo, J. (2008). Genetic consequences of habitat fragmentation in plant populations: Susceptible signals in plant traits and methodological approaches. *Molecular Ecology*, 17, 5177–5188.
- Barry, J. M., Elbroch, L. M., Aiello-lammens, M. E., Sarno, R. J., Seelye, L., Kusler, A., & Quigley, H. B. (2019). Pumas as ecosystem engineers: ungulate carcasses support beetle assemblages in the Greater Yellowstone Ecosystem. *Oecologia*, (189), 577–586.
- Benítez-López, A., Alkemade, R., & Verweij, P. A. (2010). The impacts of roads and other infrastructure on mammal and bird populations: A meta-analysis. *Biological Conservation*, 143, 1307–1316.
- Benson, J. F., Mahoney, P. J., Sikich, J. A., Serieys, L. E. K., Pollinger, J. P., Ernest, H. B., & Riley, S. P. D. (2016). Interactions between demography, genetics, and landscape connectivity increase extinction probability for a small population of large carnivores in a major metropolitan area. *Proceedings of the Royal Society B: Biological Sciences*, 283(1837), 20160957.
- Benson, J. F., Mahoney, P. J., Vickers, T. W., Sikich, J. A., Beier, P., Riley, S. P. D., ... Boyce, W. M. (2019). Extinction vortex dynamics of top predators isolated by urbanization. *Ecological Applications*, 0(0), e01868.
- Bernhardt, E. A., & Swiecki, T. J. (2001). *Restoring Oak Woodlands in California: Theory and Practice*.
- Brehme, C. S., Hathaway, S. A., & Fisher, R. N. (2018). An objective road risk assessment method for multiple species: ranking 166 reptiles and amphibians in California. *Landscape Ecology*, 33, 911–935.
- Brown, G. W., & Krygier, J. T. (1970). Effects of Clear-Cutting on Stream Temperature. *Water Resources Research*, 6(4), 1133–1139.
- Butscher, C., Huggenberger, P., & Zechner, E. (2011). Impact of tunneling on regional groundwater flow and implications for swelling of clay-sulfate rocks. *Engineering Geology*, 117(3–4), 198–206.
- Buxton, R. T., McKenna, M. F., Mennitt, D., Frstrup, K., Crooks, K., Angeloni, L., & Wittmyer, G. (2017). Noise pollution is pervasive in U.S. protected areas. *Science*, 356, 531–533.
- Cahill, A. E., Aiello-Lammens, M. E., Fisher-Reid, M. C., Hua, X., Karanewsky, C. J., Ryu, H. Y., ... Wiens, J. J. (2012). How does climate change cause extinction? *Proceedings of the Royal Society B: Biological Sciences*, 280, 20121890.
- CDFW. (2010). *California Essential Habitat Connectivity Project: Connected California*.
- CDFW. (2020). *Report to the Fish and Game Commission: Evaluation of Petition from the Center for Biological Diversity and the Mountain Lion Foundation to List the Southern California/Central Coast Evolutionarily Significant Unit (ESU) of Mountain Lions as Threatened Under the California Endangered Species Act*.
- CFGF. (2020). *California Fish and Game Commission Notice of Findings: Mountain Lion (Puma concolor)*.
- Ceia-Hasse, A., Navarro, L. M., Borda-de-Água, L., & Pereira, H. M. (2018). Population persistence in landscapes fragmented by roads: Disentangling isolation, mortality, and the effect of dispersal. *Ecological Modelling*, 375, 45–53.
- Chen, I.-C., Hill, J. K., Ohlemüller, R., Roy, D. B., & Thomas, C. D. (2011). Rapid range shifts of species associated with high levels of climate warming. *Science*, 333, 1024–1026.
- County of Santa Barbara. (2003). *Deciduous Oak Tree Protection and Regeneration Article IX of Chapter 35 Santa Barbara County Code*.
- Crooks, K. R. (2002). Relative sensitivities of mammalian carnivores to habitat fragmentation. *Conservation Biology*, 16(2), 488–502.
- Cushman, S. A. (2006). Effects of habitat loss and fragmentation on amphibians: A review and prospectus. *Biological Conservation*, 128, 231–240.
- Cushman, S. A., McRae, B., Adriaenssen, F., Beier, P., Shirley, M., & Zeller, K. (2013). Biological corridors and connectivity. In D. W. Macdonald & K. J. Willis (Eds.), *Key Topics in Conservation Biology 2* (First Edit, pp. 384–403). John Wiley & Sons, Ltd.
- Dahlgren, R. A., Horwath, W. R., Tate, K. W., & Camping, T. J. (2003). Blue oak enhance soil quality in California oak woodlands. *California Agriculture*, 57(2), 42–47.
- Damschen, E. I., Brudvig, L. A., Burt, M. A., Jr, R. J. F., Haddad, N. M., Levey, D. J., ... Tewksbury, J. J. (2019). Ongoing accumulation of plant diversity through habitat connectivity in an 18-year experiment. *Science*, 365(6460), 1478–1480.
- Delaney, K. S., Riley, S. P. D., & Fisher, R. N. (2010). A rapid, strong, and convergent genetic response to urban habitat fragmentation in four divergent and widespread vertebrates. *PLoS ONE*, 5(9), 1–11.
- Diamond, T., & Snyder, A. R. (2016). *Coyote Valley Linkage Assessment Study Final Report*.
- Dodd, N. L., Gagnon, J. W., Boe, S., Ogren, K., & Schweinsburg, R. E. (2012). *Wildlife-Vehicle Collision Mitigation for Safer Wildlife Movement Across Highways: State Route 260*.
- Dornas, R. A. P., Teixeira, F. Z., Gonsioroski, G., & Nóbrega, R. A. A. (2019). Strain by the train: Patterns of toad fatalities on a Brazilian Amazonian railroad. *Science of the Total Environment*, 660, 493–500.
- Elliot, W. J. (2010). Effects of Forest Biomass Use on Watershed Processes in the Western United States. *Western Journal of Applied Forestry*, 25(1), 12–17.
- Ellison, D., Futter, M. N., & Bishop, K. (2012). On the forest cover-water yield debate: From demand- to supply-side thinking. *Global Change Biology*, 18(3), 806–820.
- Environmental Law Institute. (2003). *Conservation thresholds for land use planners. Environmental Law*.
- Ernest, H. B., Boyce, W. M., Bleich, V. C., May, B., Stiver, S. J., & Torres, S. G. (2003). Genetic structure of mountain lion (*Puma concolor*) populations in California. *Conservation Genetics*, (4), 353–366.
- Ernest, H. B., Vickers, T. W., Morrison, S. A., Buchalski, M. R., & Boyce, W. M. (2014). Fractured genetic connectivity threatens a Southern California puma (*Puma concolor*) population. *PLoS ONE*, 9(10).
- Frankham, R., Bradshaw, C. J. A., & Brook, B. W. (2014). Genetics in conservation management: Revised recommendations for the 50/500 rules, Red List criteria and population viability analyses. *Biological Conservation*, 170, 56–63.
- Goverde, M., Schweizer, K., Baur, B., & Erhardt, A. (2002). Small-scale habitat fragmentation effects on pollinator behaviour: Experimental evidence from the bumblebee *Bombus veteranus* on calcareous grasslands. *Biological Conservation*, 104, 293–299.
- Gray, M. (2017). *The influence of land use and habitat fragmentation on landscape connectivity*. UC Berkeley.



# Submission 1724 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity - Oakland, June 23, 2020) - Continued

- Greene, S. (2017, June 27). How a fear of humans affects the lives of California's mountain lions. *LA Times*.
- Gunson, K., Seburn, D., Kintsch, J., & Crowley, J. (2016). *Best Management Practices for Mitigating the Effects of Roads on Amphibian and Reptile Species at Risk in Ontario*.
- Gustafson, K. D., Gagne, R. B., Vickers, T. W., Riley, S. P. D., Wilmers, C. C., Bleich, V. C., ... Ernest, H. B. (2018). Genetic source-sink dynamics among naturally structured and anthropogenically fragmented puma populations. *Conservation Genetics*, 20(2), 215–227.
- Haddad, N. M., Brudvig, L. A., Clobert, J., Davies, K. F., Gonzalez, A., Holt, R. D., ... Townshend, J. R. (2015). Habitat fragmentation and its lasting impact on Earth's ecosystems. *Science Advances*, 1(e1500052), 1–9.
- Heller, N. E., & Zavaleta, E. S. (2009). Biodiversity management in the face of climate change: A review of 22 years of recommendations. *Biological Conservation*, 142(1), 14–32.
- Houlahan, J. E., & Findlay, C. S. (2004). Estimating the “critical” distance at which adjacent land-use degrades wetland water and sediment quality. *Landscape Ecology*, 19(6), 677–690.
- Jedlicka, J. A., Greenberg, R., & Raimondi, P. T. (2014). Vineyard and riparian habitat, not nest box presence, alter avian community composition. *The Wilson Journal of Ornithology*, 126(1), 60–68.
- Kantola, T., Tracy, J. L., Baum, K. A., Quinn, M. A., & Coulson, R. N. (2019). Spatial risk assessment of eastern monarch butterfly road mortality during autumn migration within the southern corridor. *Biological Conservation*, 231, 150–160.
- Kintsch, J., Cramer, P., Singer, P., Cowardin, M., & Phelan, J. (2018). *State Highway 9 Wildlife Crossings Monitoring - Year 2 Progress Report*.
- Kociolek, A. V., Clevenger, A. P., St. Clair, C. C., & Proppe, D. S. (2011). Effects of Road Networks on Bird Populations. *Conservation Biology*, 25(2), 241–249.
- Krosby, M., Theobald, D. M., Norheim, R., & Mcrae, B. H. (2018). Identifying riparian climate corridors to inform climate adaptation planning. *PLoS ONE*, 13(11).
- Lawrence, J. E., Deitch, M. J., & Resh, V. H. (2011). Effects of vineyard coverage and extent on benthic macroinvertebrates in streams of Northern California. *Annales de Limnologie - International Journal of Limnology*, 47(4), 347–354.
- Lee, J. S., Ruell, E. W., Boydston, E. E., Lyren, L. M., Alonso, R. S., Troyer, J. L., ... Vandewoude, S. (2012). Gene flow and pathogen transmission among bobcats (*Lynx rufus*) in a fragmented urban landscape. *Molecular Ecology*, 21(7), 1617–1631.
- Loew, S., Luetzenkirchen, V., Offerdinger, U., Zangerl, C., Eberhardt, E., & Evans, K. (2007). Environmental impacts of tunnels in fractured crystalline rocks of the Central Alps. In *Groundwater in Fractured Rocks* (pp. 507–526). IAH.
- Lohse, K. A., Newburn, D. A., Opperman, J. J., & Merenlender, A. M. (2008). Forecasting relative impacts of land use on anadromous fish habitat to guide conservation planning. *Ecological Applications*, 18(2), 467–482.
- Loss, S. R., Will, T., & Marra, P. P. (2014). Estimation of bird-vehicle collision mortality on U.S. roads. *Journal of Wildlife Management*, 78, 763–771.
- Maclean, I. M. D., & Wilson, R. J. (2011). Recent ecological responses to climate change support predictions of high extinction risk. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 108(30), 12337–12342.
- Marsh, D. M., & Jaeger, J. A. G. (2015). Direct effects of roads on small animal populations. In *Roads and ecological infrastructure: Concepts and applications for small animals* (pp. 42–56).
- Matthews, J. W., & Endress, A. G. (2008). Performance criteria, compliance success, and vegetation development in compensatory mitigation wetlands. *Environmental Management*, 41(1), 130–141.
- Mcrae, B. H., Dickson, B. G., Keitt, T. H., & Shah, V. B. (2008). Using circuit theory to model connectivity in ecology, evolution, and conservation. *Ecology*, 89(10), 2712–2724.
- Mcrae, B. H., Hall, S. A., Beier, P., & Theobald, D. M. (2012). Where to restore ecological connectivity? Detecting barriers and quantifying restoration benefits. *PLoS ONE*, 7(12), e52604.
- Meadows, R. (2007). Research and outreach to prevent woodland loss. *California Agriculture*, 61(1), 7–10.
- Mitsch, W. J., & Wilson, R. F. (1996). Improving the success of wetland creation and restoration with know-how, time, and self-design. *Ecological Applications*, 6(1), 16–17.
- Moore, B. W. (2019, November 6). Coyote Valley - The Impossible Dream (Come True). *Peninsula Open Space Trust Blog Posts*.
- Moyle, P. B., Katz, J. V. E., & Quiñones, R. M. (2011). Rapid decline of California's native inland fishes: A status assessment. *Biological Conservation*, 144, 2414–2423.
- Olson, D. H., & Burnett, K. M. (2013). Geometry of forest landscape connectivity: pathways for persistence. In *Density Management in the 21st Century: West Side Story: Proceedings of the Density Management Workshop, 4-6 October 2011, Corvallis, Oregon*.
- Opperman, J. J., Lohse, K. A., Brooks, C., Kelly, N. M., & Merenlender, A. M. (2005). Influence of land use on fine sediment in salmonid spawning gravels within the Russian River Basin, California. *Canadian Journal of Fisheries and Aquatic Sciences*, 62(12), 2740–2751.
- Pacifici, M., Visconti, P., Butchart, S. H. M., Watson, J. E. M., Cassola, F. M., & Rondinini, C. (2017). Species' traits influenced their response to recent climate change. *Nature Climate Change*, 7(3), 205–208.
- Padilla, F. M., Vidal, B., Sánchez, J., & Pugnaire, F. I. (2010). Land-use changes and carbon sequestration through the twentieth century in a Mediterranean mountain ecosystem: Implications for land management. *Journal of Environmental Management*, 91(12), 2688–2695.
- Pan, Y., Birdsey, R. A., Fang, J., Houghton, R., Kauppi, P. E., Kurz, W. A., ... Hayes, D. (2011). A large and persistent carbon sink in the world's forests. *Science*, 333, 988–993.
- Parnesan, C. (2006). Ecological and Evolutionary Responses to Recent Climate Change. *Annual Review of Ecology, Evolution, and Systematics*, 37, 637–669.
- Parnesan, C., & Yohe, G. (2003). A globally coherent fingerprint of climate change impacts across natural systems. *Nature*, 421(2), 37–42.
- Penrod, K., Garding, P. E., Paulman, C., Beier, P., Weiss, S., Schaefer, N., ... Gaffney, K. (2013). *Critical Linkages: Bay Area & Beyond*.
- Pess, G. R., Montgomery, D. R., Steel, E. A., Bilby, R. E., Feist, B. E., & Greenberg, H. M. (2002). Landscape characteristics, land use, and coho salmon (*Oncorhynchus kisutch*) abundance, Snohomish River, Wash., U.S.A. *Canadian Journal of Fisheries and Aquatic Sciences*, 59(4), 613–623.
- Phillips, J., Phillips, R., Srinivasan, N., Aso, D., Lao, W., & Cornely, P. (2012). *Safe Passage for Coyote Valley Safe Passage for Coyote Valley*. Cupertino, CA: De Anza College.
- Pinto, N., & Keitt, T. H. (2008). Beyond the least-cost path: Evaluating corridor redundancy using a graph-theoretic approach. *Landscape Ecology*, 24(2), 253–266.

## Submission 1724 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity - Oakland, June 23, 2020) - Continued

- Ramsar Convention. (2005, January 2). Two new US Ramsar Sites in the state of California: The United States designates two Wetlands of International Importance in California. *Ramsar News*.
- Riley, S. P. D., Pollinger, J. P., Sauvajot, R. M., York, E. C., Bromley, C., Fuller, T. K., & Wayne, R. K. (2006). A southern California freeway is a physical and social barrier to gene flow in carnivores. *Molecular Ecology*, 15, 1733–1741.
- Riley, S. P. D., Series, L. E. K., Pollinger, J. P., Sikich, J. A., Dalbeck, L., Wayne, R. K., & Ernest, H. B. (2014). Individual behaviors dominate the dynamics of an urban mountain lion population isolated by roads. *Current Biology*, 24(17), 1989–1994.
- Ripple, W. J., & Beschta, R. L. (2006). Linking a cougar decline, trophic cascade, and catastrophic regime shift in Zion National Park. *Biological Conservation*, 133, 397–408.
- Ripple, W. J., & Beschta, R. L. (2008). Trophic cascades involving cougar, mule deer, and black oaks in Yosemite National Park. *Biological Conservation*, 141, 1249–1256.
- Ripple, W. J., Estes, J. A., Beschta, R. L., Wilmers, C. C., Ritchie, E. G., Hebblewhite, M., ... Wirsing, A. J. (2014). Status and ecological effects of the world's largest carnivores. *Science*, 343(6167), 1241–1244.
- Rottenborn, S. C., Wilkinson, J., & Childs, M. (2020). *Coyote Valley Reptile and Amphibian Linkage Study Findings and Recommendations*. San Jose, CA.
- Root, T. L., Price, J. T., Hall, K. R., Schneider, S. H., Resenzweig, C., & Pounds, J. A. (2003). Fingerprints of global warming on wild animals and plants. *Nature*, 421, 57–60.
- Ruth, T. K., & Elbroch, L. M. (2014). The carcass chronicles: carnivory, nutrient flow, and biodiversity. *Wild Felid Monitor*, 14–19.
- Santa Clara County Wildlife Corridor Technical Working Group Coyote Valley Subcommittee. (2019). *Recommendations to reduce wildlife-vehicle collisions on the Monterey Road corridor in Coyote Valley, Santa Clara County*. San Jose, CA.
- Santa Clara Valley Open Space Authority, & Conservation Biology Institute. (2017). *Coyote Valley Landscape Linkage: A Vision for a Resilient, Multi-benefit Landscape*.
- Saremi, N. F., Supple, M. A., Byrne, A., Cahill, J. A., Coutinho, L. L., Dalen, L., ... Shapiro, B. (2019). Puma genomes from North and South America provide insights into genomic consequences of inbreeding. *Nature Communications*, 10(4769).
- Sawyer, H., Lebeau, C., & Hart, T. (2012). Mitigating roadway impacts to migratory mule deer - a case study with underpasses and continuous fencing. *Wildlife Society Bulletin*, 36(3), 492–498.
- Scheffers, B. R., De Meester, L., Bridge, T. C. L., Hoffmann, A. A., Pandolfi, J. M., Corlett, R. T., ... Watson, J. E. M. (2016). The broad footprint of climate change from genes to biomes to people. *Science*, 354(6313).
- Shilling, F. (2020). Wildlife Behavior in Response to Traffic Disturbance Wildlife Behavior in Response to Traffic Disturbance.
- Slabbekoorn, H., & Ripmeester, E. A. P. (2008). Birdsong and anthropogenic noise: implications and applications for conservation. *Molecular Ecology*, 17, 72–83.
- Smith, J. A., Suraci, J. P., Clinchy, M., Crawford, A., Roberts, D., Zanette, L. Y., & Wilmers, C. C. (2017). Fear of the human 'super predator' reduces feeding time in large carnivores. *Proceedings of the Royal Society B: Biological Sciences*, 284(1857), 20170433.
- Smith, J. A., Wang, Y., & Wilmers, C. C. (2015). Top carnivores increase their kill rates on prey as a response to human-induced fear. *Proceedings of the Royal Society B: Biological Sciences*, 282(1802).
- Stein, B. A., Edelson, N., Anderson, L., Kanter, J. J., & Stemler, J. (2018). *Reversing America's Wildlife Crisis*. Washington, D.C.
- Sudol, M. F., & Ambrose, R. F. (2002). The US Clean Water Act and habitat replacement: Evaluation of mitigation sites in Orange County, California, USA. *Environmental Management*, 30(5), 727–734.
- Suraci, J. P., Clinchy, M., Zanette, L. Y., & Wilmers, C. C. (2019). Fear of humans as apex predators has landscape-scale impacts from mountain lions to mice. *Ecology Letters*.
- ThurLOWE, N. (2019, July 23). Why Saving Coyote Valley is So Important. *Peninsula Open Space Trust Blog Posts*.
- Tietje, W. D., Weller, T. J., & Yim, C. C. (2015). *Bat activity at remnant oak trees in California Central Coast vineyards. General Technical Report PSW-GTR-251*. Berkeley, CA.
- Traill, L. W., Brook, B. W., Frankham, R. R., & Bradshaw, C. J. A. (2010). Pragmatic population viability targets in a rapidly changing world. *Biological Conservation*, 143, 28–34.
- Trombulak, S. C., & Frissell, C. A. (2000). Review of ecological effects of roads on terrestrial and aquatic communities. *Conservation Biology*, 14(1), 18–30.
- van der Ree, R., Jaeger, J. A. G., van der Grift, E. A., & Clevenger, A. P. (2011). Effects of roads and traffic on wildlife populations and landscape function: Road ecology is moving toward larger scales. *Ecology and Society*, 16(1), 48.
- Vickers, T. W. (2020). Project Title: Santa Ana Mountains to eastern Peninsular Range Conservation Connectivity Infrastructure Planning Project for Interstate 15 and Closely Associated Roadways.
- Vickers, T. W., Sanchez, J. N., Johnson, C. K., Morrison, S. A., Botta, R., Smith, T., ... Boyce, W. M. (2015). Survival and mortality of pumas (Puma concolor) in a fragmented, urbanizing landscape. *PLoS ONE*, 10(7), 1–18.
- Wang, Y., Smith, J. A., & Wilmers, C. C. (2017). Residential development alters behavior, movement, and energetics in a top carnivore. *PlosOne*, 1–17.
- Ware, H. E., McClure, C. J. W., Carlisle, J. D., & Barber, J. R. (2015). A phantom road experiment reveals traffic noise is an invisible source of habitat degradation. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 112(39), 12105–12109.
- Warren, R., Price, J., Fischlin, A., de la Nava Santos, S., & Midgley, G. (2011). Increasing impacts of climate change upon ecosystems with increasing global mean temperature rise. *Climatic Change*, 106(2), 141–177.
- Wiens, J. J. (2016). Climate-related local extinctions are already widespread among plant and animal species. *PLoS Biology*, 14(12), 1–18. <https://doi.org/10.1371/journal.pbio.2001104>
- Wilmers, C. C. (2019). *EIR Comments on San Benito County General Plan*.
- Wilmers, C. C., Wang, Y., Nickel, B., Houghtaling, P., Shakeri, Y., Allen, M. L., ... Williams, T. (2013). Scale dependent behavioral responses to human development by a large predator, the puma. *PLoS ONE*, 8(4).
- Windmiller, B., & Calhoun, A. (2007). Conserving Vernal Pool Wildlife in Urbanizing Landscapes. In *Science and Conservation of Vernal Pools in Northeastern North America* (pp. 233–251).
- Wong, K. (2016, December 6). Drought dealt death to California oaks. *UCNRS Newsletter*.
- WSHRN. (2019). The Grasslands.

## Submission 1724 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity - Oakland, June 23, 2020) - Continued

- Yap, T. A., Rose, J. P., & Cummings, B. (2019). *A Petition to List the Southern California/Central Coast Evolutionarily Significant Unit (ESU) of Mountain Lions as Threatened under the California Endangered Species Act (CESA)*.
- Zhang, H., & Hiscock, K. M. (2011). Modelling the effect of forest cover in mitigating nitrate contamination of groundwater: a case study of the Sherwood Sandstone aquifer in the East Midlands, UK. *Journal of Hydrology*, 399, 212–225.

# Exhibit A

## Submission 1724 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity - Oakland, June 23, 2020) - Continued



### United States Department of the Interior

#### FISH AND WILDLIFE SERVICE

San Luis National Wildlife Refuge Complex  
Post Office Box 2176  
7376 South Wolfsen Road  
Los Banos, California 93635

18 June 2020

High-Speed Rail Authority (HSRA)  
San Jose to Merced Project Section: Draft EIR/EIS  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113

#### RE: Comments on Draft EIR/EIS for San Jose to Merced Project Section

Dear High-Speed Rail Authority:

As pointed out by the Central Valley Joint Venture Management Board and the Grassland Water District, the Draft EIR/EIS uses an incorrect boundary for the Grasslands Ecological Area (GEA). Therefore, miles of the proposed Project facility would not be part of the impacts analysis. The omitted GEA areas contain very important and sensitive habitat, so the GEA boundary is the more appropriate boundary for analysis. The HSRA previously used the correct GEA boundary when conducting preliminary evaluations of significant environmental issues; in fact, in a letter to me dated 27 September 2019, the HSRA stated: *"The California High-Speed Rail Authority (Authority) is aware of the ecological significance of the GEA, including its habitat value for the Pacific flyway and its status as a wetland complex of international significance as recognized in the United Nations Ramsar Convention. The Authority is committed to mitigating impacts in the GEA..."*

In recognition of the rich and critically important natural resources of the GEA, conservation agencies and NGOs have focused attention and funding on this area for 100 years. The GEA is a critical area for Pacific Flyway waterfowl, providing wintering habitat for 20% of the population; averaging 1/2-million birds, with peaks of one million. It is the largest remaining block of wetlands in what was once a vast Central Valley ecosystem – only 5% remains. Several federally listed threatened and endangered species occur in the GEA. The importance of the ecosystems represented and protected by the GEA cannot be overstated. Our prior comments have emphasized the fragility and importance of these areas and the likely harm that would result from this project. None of the issues raised previously have been satisfactorily addressed over the past 15 years.

Agency land managers, Grassland Water District, GEA landowners, and non-governmental conservation organizations have long advocated for the Project to follow a route that does not bisect the GEA and uses existing rail and freeway routes, such as



Altamont Pass. There remains substantial debate about the nature and extent of disturbance that the Project would cause from noise, lighting, vibration, glare, and connectivity of wildlife corridors. Your analysis is vague, non-specific, high-level, and impractical; with no clear, realistic, and guaranteed plan for mitigating damages, such as acquisition of land and water and restoring habitat. There is no accountability. There is no description of how your plans dovetail with agency requirements. There is no funding for advance mitigation nor a commitment of future funding. "Deferred mitigation" is no real commitment, and doesn't concretely capture fixing the damages that will be done by this project. The mitigation needed to truly compensate for the damage done by this project may very well be so massive that it is undoable. You have kicked the mitigation issue down the road for 15 years.

As a biologist/manager working in the GEA for 25 years, I cannot imagine how the impacts could possibly be mitigated. When considered with the cumulative negative impacts to this fragile ecosystem that have occurred over the past century, I believe that this last insult to the ecological integrity of the GEA risks its ecological collapse.

Sincerely,

Kim Forrest  
Refuge Manager

Cc: Polly Wheeler, Assistant Regional Director/NWRS; USFWS  
Mike Fris, Assistant Regional Director/Ecological Services; USFWS  
Stacy Armitage, Refuge Supervisor; USFWS  
Mark Pelz, Chief - Natural Resources Division; USFWS  
Dale Garrison, CVPIA Refuge Water Supply Coordinator/CVJV Board; USFWS  
Trisha Cole, San Joaquin Valley Division Chief, Ecological Services; USFWS  
Nina Bicknese, Wildlife Biologist; Ecological Services; USFWS  
Claudia Funari, Senior Biologist; Endangered Species Program; USFWS  
Ric Ortega, General Manager; Grassland Water District  
Ellen Wehr, General Counsel; Grassland Water District  
Sean Allen, Sr. Fish & Wildlife Habitat Supervisor; Los Banos WA, CDFW  
Steve Miamoto, Wildlife Habitat Supervisor II; Salt Slough WA, CDFW  
Krista Tomlinson, Supervisory Senior Environmental Scientist, CDFW  
Andy Gordus, Toxicologist; CDFW  
Jake Messerli, Chair; Central Valley Joint Venture Board  
Mark Biddlecomb, Director of Operations, Western RO; Ducks Unlimited  
Meghan Hertel, Director – Land and Water Conservation; Audubon California  
Michael Lynes, Director of Public Policy; Audubon California  
Matt Kaminski, Regional Biologist; Ducks Unlimited  
Kim Delfino, California Program Director; Defenders of Wildlife  
Rachel Zwillinger; Defenders of Wildlife  
Rod Webster; Merced Sierra Club



## Submission 1724 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity - Oakland, June 23, 2020) - Continued



CENTER for BIOLOGICAL DIVERSITY

Because life is good.

May 4, 2020

*Sent via email*

Attn: San Jose to Merced Project Section: Draft EIR/EIS  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113  
[san.jose\\_merced@hsr.ca.gov](mailto:san.jose_merced@hsr.ca.gov)

**Re: San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS – Request for Extension of Comment Period & Request to Post Technical Report Documents**

Dear Sir or Madam:

These comments are submitted on behalf of the Center for Biological Diversity (the “Center”) regarding the San Jose to Merced Project Section Project (“Project”). The Center has reviewed the Notice of Availability and Notice of Public Hearing (“NOA”) associated with the Project published by the California High-Speed Rail Authority (“Authority”). The Center intends to review and provide comments on the Draft EIR/EIS, but its ability to do so is compromised by (1) the short comment period, and (2) the Authority’s failure to provide adequate public access to the critical technical appendices to the Draft EIR/EIS. Accordingly, the Center urges the Authority to extend the public comment period by an additional 45 days and post electronic copies of the Technical Reports associated with the Draft EIR/EIS on its website along with the Draft EIR/EIS.

The Center is a non-profit, public interest environmental organization dedicated to the protection of native species and their habitats through science, policy, and environmental law. The Center has over 1.7 million members and online activists throughout California and the United States. The Center has worked for many years to protect imperiled plants and wildlife, open space, air and water quality, and overall quality of life for people in the region in which the Project is located.

### I. REQUEST FOR EXTENSION OF COMMENT PERIOD

The NOP states that the period for public comment on the Draft EIR/EIS is a mere 45 days—the bare minimum required under CEQA Guidelines<sup>1</sup> § 15105(a). This is not enough time for a thorough review of the Draft EIR/EIS and related documents. The Draft EIR/EIS alone is several hundred pages (and the Appendices are an additional several thousand pages).

<sup>1</sup> 14 Ca. Code Regs. § 15000 et seq.

## EXHIBIT B

## Submission 1724 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity - Oakland, June 23, 2020) - Continued

Additionally, the Draft EIR/EIS must be considered in conjunction with the previous Program EIR/EIS Documents for the Statewide High-Speed Rail System (Tier 1). A mere 45 days simply does not provide enough time for the public to review and provide cogent, useful, and thorough comments on the Project and associated environmental review to the Authority. Further slowing public review is the fact that the Authority has failed to provide the public with adequate access to copies of the numerous Technical Documents that accompany the Draft EIR/EIS (see Section II, *infra*). Members of the public cannot complete their review of the Draft EIR/EIS without access to these critical documents.

Given the above, the Center respectfully requests that the Authority extend the comment period for an additional 45 days to ensure an adequate opportunity for public review.

### II. REQUEST TO POST TECHNICAL REPORT DOCUMENTS

In addition to the Draft EIR/EIS and Appendices, the Authority's website for the project lists—but does not provide hyperlinks to—numerous documents categorized as "Technical Documents." These documents provide critical data and are essential for adequate public review and understanding of the Draft EIR/EIS. For example, the Biological and Aquatic Resources section (section 3.7) of the Draft EIR/EIS alone references the Biological and Aquatic Resources Technical Report over thirty times, and states that the report provides "details on biological and aquatic resources and serve[s] as [a] source[] for this analysis." (Draft EIR/EIS at p. 3.7-1.)

Yet the Authority has inexplicably failed to provide hyperlinks to electronic copies of the Technical Documents in the same manner it has for the Draft EIR/EIS and Appendices. Although the documents are allegedly available for in-person viewing at a handful of sites in the vicinity of the Project, this does not provide an adequate opportunity for public access, even in normal times. And, as the Authority is aware, these are not normal times. Due to the worldwide COVID-19 virus pandemic, on March 19, 2020, the Governor's office issued an Executive Order N-33-20 "order[ing] all individuals living in the State of California to stay home or at their place of residence except as needed to maintain continuity of operations of the federal critical infrastructure sectors." Additionally, California Counties, including some where the Project is located, have issued their own mandatory public health advisories that are in numerous respects stricter than the statewide order.

Even if it were legally permissible for members of the public to make in-person visits to the locations where the Authority advertises the availability of electronic copies of the Technical Documents, public access is still not assured. As the Authority's own website acknowledges, "offices may have reduced open days/hours, as required by coronavirus public health and safety directives."<sup>2</sup> Furthermore, members of the public with an interest in accessing these documents may be elderly, suffer from underlying health conditions, or experience other factors that place them at higher risk of contracting COVID-19. Leaving their homes to access public documents in-person may pose unacceptable health risks to these people. The Authority's decision to withhold the Technical Documents from the Project website means, in effect, that the most vulnerable members of the public may be unfairly precluded from accessing or reviewing them.

<sup>2</sup> [https://hsr.ca.gov/programs/environmental/eis\\_eir/draft\\_san\\_jose\\_merced.aspx](https://hsr.ca.gov/programs/environmental/eis_eir/draft_san_jose_merced.aspx)

The Authority has offered no explanation—and indeed we can imagine no reasonable explanation—for why hyperlinked copies of these documents have not been made available alongside the Draft EIR/EIS on the Authority's website for the Project. The Authority's website acknowledges that electronic copies of these documents already exist. Without access to these critical documents which provide the underlying studies, data, and information upon which the Draft EIR/EIS's conclusions are based, members of the public are prejudicially inhibited from conducting the full review of the Authority's CEQA analysis to which they are entitled. The Center requests that the Authority post all of the Technical Report documents on the Authority's website for the Project.

### III. CONCLUSION

Thank you for your consideration of these requests. The Center looks forward to submitting comments on the Draft EIR/EIS after the Authority provides the public with the necessary documents and adequate time for such review.

Please add the Center to your notice list for all future updates to the Project and do not hesitate to contact the Center with any questions at the number or email listed below.

Sincerely,



Peter J. Broderick,  
Staff Attorney

Tiffany Yap, DEnv/PhD  
Senior Scientist

Center for Biological Diversity  
1212 Broadway, Suite #800  
Oakland, CA 94612  
Tel: (510) 844-7100  
[pbroderick@biologicaldiversity.org](mailto:pbroderick@biologicaldiversity.org)  
[tyap@biologicaldiversity.org](mailto:tyap@biologicaldiversity.org)

May 4, 2020  
Page 2

May 4, 2020  
Page 3

## Submission 1724 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity - Oakland, June 23, 2020) - Continued

# EXHIBIT C

**From:** Kai Walcott <[kwalcott@kearnswest.com](mailto:kwalcott@kearnswest.com)>  
**Sent:** Thursday, May 14, 2020 5:46 PM  
**To:** Peter Broderick <[pbroderick@biologicaldiversity.org](mailto:pbroderick@biologicaldiversity.org)>  
**Subject:** RE: Follow-Up to Our Phone Conversation

Peter,

Thanks again for alerting me. Please see the link to the Biological and Aquatic Resources Technical Report [here](#). You should have access to 28 documents in this folder.

Please reach out again if you run into any other difficulties!

Best,  
Kai

**From:** Peter Broderick <[pbroderick@biologicaldiversity.org](mailto:pbroderick@biologicaldiversity.org)>  
**Sent:** Thursday, May 14, 2020 4:59 PM  
**To:** Kai Walcott <[kwalcott@kearnswest.com](mailto:kwalcott@kearnswest.com)>  
**Subject:** RE: Follow-Up to Our Phone Conversation

Hi Kai,

We've reviewed the documents you produced and found that the following appendices from the Biological and Aquatic Resources Technical Report are missing:

APPENDIX D: SPECIES HABITAT MODELING METHODS MEMORANDUM APPENDIX  
APPENDIX E: SPECIES HABITAT MODEL DESCRIPTIONS APPENDIX  
APPENDIX F: AGENCY WORKING GROUP COMMENTS AND RESPONSES APPENDIX  
APPENDIX G: LAND COVER MAPS APPENDIX  
APPENDIX H: AREA OF EFFECT BY SUBSECTION APPENDIX  
APPENDIX I: HABITAT CONSERVATION PLAN ANALYSIS

Can you provide them to us at your earliest convenience, please?

Thank you,

**Peter J. Broderick**

Staff Attorney  
Urban Wildlands Program  
Center for Biological Diversity  
(503) 283-5474 x421

## Submission 1724 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity - Oakland, June 23, 2020) - Continued

**From:** Kai Walcott <[kwalcott@kearnswest.com](mailto:kwalcott@kearnswest.com)>  
**Sent:** Friday, May 1, 2020 6:02 PM  
**To:** Peter Broderick <[pbroderick@biologicaldiversity.org](mailto:pbroderick@biologicaldiversity.org)>  
**Subject:** RE: Follow-Up to Our Phone Conversation

Hi again Peter,

Please see the link to the Technical Reports for the Draft EIR/EIS for the San Jose to Merced Project Section [here](#). Feel free to reach out again if you have any trouble accessing the documents!

I will also have my supervisor contact you in the coming days to address your question.

Thanks again for your request and your patience.

Have a great weekend!

Kai

**From:** Peter Broderick <[pbroderick@biologicaldiversity.org](mailto:pbroderick@biologicaldiversity.org)>  
**Sent:** Friday, May 1, 2020 5:47 PM  
**To:** Kai Walcott <[kwalcott@kearnswest.com](mailto:kwalcott@kearnswest.com)>  
**Subject:** RE: Follow-Up to Our Phone Conversation

Thanks, Kai. Standing by.

**Peter J. Broderick**

Staff Attorney  
Urban Wildlands Program  
Center for Biological Diversity  
(503) 283-5474 x421

**From:** Kai Walcott <[kwalcott@kearnswest.com](mailto:kwalcott@kearnswest.com)>  
**Sent:** Friday, May 1, 2020 5:45 PM  
**To:** Peter Broderick <[pbroderick@biologicaldiversity.org](mailto:pbroderick@biologicaldiversity.org)>  
**Subject:** RE: Follow-Up to Our Phone Conversation

Hello Peter,

Sorry to keep you waiting, but I'm having trouble accessing the Dropbox website—it seems to be down. I'll have the link to you as soon as I am able to enter the site.

Best,

California High-Speed Rail Outreach Team

**From:** Peter Broderick <[pbroderick@biologicaldiversity.org](mailto:pbroderick@biologicaldiversity.org)>  
**Sent:** Friday, May 1, 2020 5:33 PM  
**To:** Kai Walcott <[kwalcott@kearnswest.com](mailto:kwalcott@kearnswest.com)>  
**Subject:** Follow-Up to Our Phone Conversation

Hello,

This is a follow-up to our phone conversation just now. I appreciate your offer to send me a link to a file-transfer site containing all of the Technical Documents for the San Jose to Merced Project Section Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement.

Please don't hesitate to contact me if you have any further questions.

Best,

**Peter J. Broderick**

Staff Attorney  
Urban Wildlands Program  
Center for Biological Diversity  
(503) 283-5474 x421



## Response to Submission 1724 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity - Oakland, June 23, 2020)

### 1724-2945

The Authority appreciates your comments on the Draft EIR/EIS. In subsequent individual comments, the Center for Biological Diversity provided specific detailed comments regarding impacts on wildlife and plant species. Each of these specific comments is addressed below. While this introductory comment refers to the Draft EIR/EIS for the Bakersfield to Palmdale Project Section, the Authority recognizes that the rest of the submission letter pertains to the San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS.

### 1724-2946

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

Impacts on wildlife movement and connectivity are comprehensively analyzed in the WCA (Appendix C of Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS) and addressed in the Draft EIR/EIS under Impact BIO#43. That analysis finds that impacts on wildlife movement are significant, and mitigation is required in the form of BIO-MM#77 and BIO-MM#78. Residual impacts are less than significant. These analyses consider project effects upon many different plants and animals, including all special-status species in the study area. Effects of habitat fragmentation are considered on a species-specific basis and are found to be significant for many of the special-status species; mitigation is required in the form of compensatory mitigation (mitigation measure BIO-MM#10, or many other species-specific compensatory measures applicable to individual special-status species). These impacts and mitigation requirements are detailed in Final EIR/EIS Section 3.7. Commenter provides some specific publications that were not assessed in the NEPA/CEQA analysis but does not identify new impacts. Nonetheless, both the analyses and the mitigation measures cited here have been modified in the Final EIR/EIS.

### 1724-2947

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, in the EIR/EIS identifies significant impacts requiring mitigation with regard to several impacts of relevance to this comment: (1) Impact BIO#43 regarding wildlife passage in Coyote Valley and western Pacheco Pass and (2) Impact BIO#44 regarding noise, light, and related disturbances of birds in the Upper Pajaro River IBA and the Grasslands Ecological Area IBA. Note that much of the detailed assessment of these impacts appeared in the WCA (Appendix C of Authority 2020a, as cited in Section 3.7 of the Draft EIR/EIS) and was summarized in the Draft EIR/EIS. Mitigation is required in order to minimize or compensate for the impacts on wildlife passage and habitat connectivity. Presence of sensitive species and designated critical habitat referred to by commenter was recognized and assessed in the Draft EIR/EIS. With regard to the speculation that tunneled portions of the alignment may impact movement by animals on the overlying landscape, the Draft EIR/EIS Section 3.7.7.2, Special-Status Species, discloses all available information about biological resources over the proposed tunnel alignments (including through references to Section 3.8, Hydrology and Water Resources, of the Draft EIR/EIS). The Draft EIR/EIS Section 3.7.7.2 discusses the potential for tunnel construction groundwater reduction depletion and refers to HYD-IAMF#5 to avoid or minimize groundwater inflows into and around tunnels during and after construction. Nonetheless, the potential impact is significant and would require mitigation as indicated in Table 3.7-27 of the Draft EIR/EIS.

### 1724-2948

Please refer to response to submission SJM-1724, comment 2947 and submission SJM-3259, comment 1713, which discuss the assessment and mitigation of potential impacts on wildlife connectivity and the best available science. With respect to the commenter's notes regarding the importance and biodiversity of the area, the Authority agrees that there are extensive effects on various resources resulting from the long linear nature of the project within an area of important biodiversity; however, the Draft EIR/EIS includes extensive avoidance, minimization, and mitigation measures for biological and aquatic resources—greater than 80 individual measures in the Final EIR/EIS—representing a substantial effort to reduce biological resources effects to a less-than-significant level within this important region.

## Response to Submission 1724 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity - Oakland, June 23, 2020) - Continued

### 1724-2949

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass, SJM-Response-BIO-4: Grasslands Ecological Area Boundary.

Regarding the assessment of wildlife movement and habitat connectivity, please refer to the response to submission SJM-1724, comment 2947. As shown in Standard Response SJM-Response-BIO-4, the analysis in the Draft EIR/EIS uses a boundary more extensive than that requested by commenter.

### 1724-2950

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

Impact BIO#43 identifies significant impacts on wildlife passage. Note that much of the detailed assessment of these impacts appeared in the WCA (Appendix C to Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS) and was summarized in the Draft EIR/EIS. Mitigation is required in order to minimize or compensate for the impacts on wildlife passage and habitat connectivity. Contrary to commenter's assertions, none of the project alternatives propose to minimize impacts on wildlife passage by putting breaks in the fencing along the alignment. Rather, all project alternatives feature a system of numerous wildlife underpasses that have been designed and sited in consideration of known, available information on the species that require connectivity across the rail alignment. Moreover, at certain critical wildlife crossings in Coyote Valley, western Pacheco Pass, eastern Pacheco Pass, and the Upper Pajaro River and Grasslands Ecological Area IBAs, barriers to wildlife habitat connectivity would be further minimized by installing noise barriers that conceal the sight and light of the train from the view of wildlife and that substantially reduce the noise impacts from trains. The net result of these mitigation measures is to achieve less-than-significant impacts on wildlife passage and habitat connectivity.

### 1724-2951

Impact BIO#43 identifies impacts associated with physical HSR facilities on wildlife passage. Note that much of the detailed assessment of these impacts appeared in the WCA (Appendix C to Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS) and was summarized in the Draft EIR/EIS. The Draft EIR/EIS also contains a detailed analysis of the potential for train noise to affect wildlife passage (Impact BIO#44), an analysis of the potential for train vibration to affect wildlife passage (Impact BIO#45), an analysis of the potential for visual disturbance to affect wildlife passage (Impact BIO#46), and a detailed analysis that was revised in this Final EIR/EIS of the potential for lighting to disturb wildlife using corridors (Impact BIO#47). Further, the Final EIR/EIS provides a comparably detailed analysis of potential effects on mammals and, through the mechanism of vibration, on amphibians and reptiles. Mitigation is required in order to minimize or compensate for the impacts on wildlife passage and habitat connectivity. With regard to the potential speculation that tunneled portions of the alignment may impact movement by animals on the overlying landscape, the analysis presented in the Draft EIR/EIS Section 3.7.7.2, Special-Status Species, discusses the potential for tunnel construction groundwater reduction/depletion and refers to HYD-IAMF#5 to avoid or minimize groundwater inflows into and around tunnels during and after construction. Nonetheless, the potential impact is significant prior to mitigation. No other potential surface effects from tunnel construction have been identified. Regarding the commenter's concern about alternatives, see Draft EIR/EIS Section 2.5, Alternatives Considered during Alternatives Screening Process, regarding alternatives considered during the alternatives screening process, in particular the discussion of the Pacheco Pass and San Joaquin Valley Subsections of the alignment.

## Response to Submission 1724 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity - Oakland, June 23, 2020) - Continued

### 1724-2952

Regarding the assessment of wildlife movement and habitat connectivity, please refer to the response to submission SJM-1724, comment2947. Commenter provides no substantive evidence bearing on that analysis. However, commenter is referred to Draft EIR/EIS Section 2.4.5, Grade Separations, regarding the fact that wildlife crossings would not only be designed but are in fact an integral element of the proposed project. Moreover, note that Mitigation Measure BIO-MM#77a has been revised in the Final EIR/EIS to explicitly require that "HSR would work with agency and stakeholder partners—CDFW, USFWS, NMFS, the Santa Clara Open Space Authority, Santa Clara Valley Habitat Agency, Peninsula Open Space Trust, and The Nature Conservancy—to validate and optimize wildlife crossing locations at the 75% to 90% design phase." Similar collaborative measures have been added to the compensatory mitigation requirements, and it is at least possible that the collaborative partners would prioritize compensatory mitigation at locations where it would serve to enhance the function of wildlife crossings. Regarding the commenter's suggestions for fencing that would "guide" wildlife to the crossing, the Authority has modified BIO-MM#77a in the Final EIR/EIS to require the installation of "funnel" fencing, which would guide wildlife to the crossing. Regarding the long-term management, monitoring, and adaptive management at crossings, please note that the Authority has included a new measure, BIO-MM#77b, which requires the Authority to monitor the crossings for effectiveness and to implement adaptive management. Lastly, commenter suggests the acquisition of lands on both sides of a crossing to ensure the continued functionality of the crossing. The Authority notes that this would be considered to the extent feasible under BIO-MM#79, which has been modified in the Final EIR/EIS to prioritize the protection of open space corridors between wildlife crossings and the nearest open space to preserve the functionality of wildlife crossings.

### 1724-2953

Wildlife crossings are a component of the proposed project, and their locations are described in Chapter 2, Alternatives, of the Final EIR/EIS; those locations vary somewhat between alternatives. However, specific crossings have only been designed to a preliminary standard, and, as prescribed by Mitigation Measure BIO-MM#77a in the Final EIR/EIS, "HSR would work with agency and stakeholder partners—CDFW, USFWS, NMFS, the Santa Clara Open Space Authority, Santa Clara Valley Habitat Agency, Peninsula Open Space Trust, and The Nature Conservancy—to validate and optimize wildlife crossing locations at the 75% to 90% design phase." At that time, and in accordance with best available science at that time, detailed design elements of the crossings such as those recommended by commenter would be selected and incorporated into final crossing designs. Please note also that crossings have been sited and designed primarily to accommodate the needs of those special-status species that have been identified as being subject to receiving significant adverse impacts in association with Impact BIO#43, which concerns wildlife passage; see Final EIR/EIS Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, for those determinations. Species not identified as significantly impacted may still benefit from the crossings, however. In addition, new Mitigation Measure BIO-MM#77b in the Final EIR/EIS requires adaptive management and monitoring of the wildlife crossings. Regarding the other studies and considerations noted by the commenter, such as local permeability and wildlife movement studies, the Authority notes that these resources were used extensively in the WCA (Appendix C of Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS).

## Response to Submission 1724 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity - Oakland, June 23, 2020) - Continued

### 1724-2954

Commenter is correct that climate change is an ongoing process and that some organisms are experiencing genetic changes. The relevance of this point to the number and location of wildlife crossings is unclear. However, commenter will find that Section 4.3.7 of the WCA (Appendix C of Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS) presents a rationale for the location of the proposed wildlife crossings. Commenter is also concerned about corridor redundancy, but that is a general concept must be viewed in terms of particular of limited applicability in a field situations. For example, in the Pacheco Pass area, many miles of the alignment are in a tunnel, and wildlife can pass above the tunnel wherever they choose. In upper Pacheco Creek and in the Diablo Range east of the Pacheco Pass tunnel, a large portion of the alignment is on viaduct, and wildlife can pass readily except during those times of the day, amounting to only a few minutes, when a train is passing and the noise and vibration of passage may represent a deterrent (see Impacts BIO#44 and BIO#45, and mitigation measure BIO-MM#80 regarding minimization of those effects). Many more miles of the alignment are also on viaduct. In areas where the project is at grade and wildlife crossings occur, there is some corridor redundancy; for example, an animal crossing in the sensitive Fisher Creek area of Coyote Valley would have four undercrossings to choose from. Commenter's assertions about the inadequacy of the proposed crossings are thus not supported by substantial evidence.

### 1724-2955

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations.

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations. Please refer to Draft EIR/EIS Section 2.5, Alternatives Considered during Alternatives Screening Process, regarding alternatives considered during the alternatives screening process. Section 4.3.7 of the WCA (Appendix C of Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS) presents a rationale for the location of the proposed wildlife crossings. All areas cited by commenter have extensive sections of alignment built on viaduct, and in several critical areas the viaduct furthermore has a noise barrier to minimize visual, light, and noise disturbance of wildlife; see BIO-MM#80 for detailed statements of the locations of these barriers. The existing analysis cites numerous published studies of the importance of wildlife movement corridors in the study area; for a comprehensive bibliography see the WCA and more recently, Section 3.7 and its appendices in the Revised Draft EIR/Supplemental Draft EIS.



## Response to Submission 1724 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity - Oakland, June 23, 2020) - Continued

### 1724-2956

The analysis in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS acknowledges that, assuming selection of Alternatives 2 or 4, the alignment from San Jose to Gilroy would be colocated with the existing rail line, and the HSR alignment would exacerbate the barriers to wildlife passage already existing in the form of the existing rail line, Monterey Road, and U.S. Highway 101. However, all project alternatives entail the construction of numerous wildlife undercrossings in that portion of the alignment, to be constructed in accordance with Mitigation Measure BIO-MM#77a, which was revised for the Final EIR/S and now provides for final design of the undercrossings to be performed collaboratively by the Authority with input from a variety of wildlife agencies and stakeholder groups. These undercrossings represent improved wildlife passage relative to current conditions, and their likely effectiveness is demonstrated by camera trap data documenting frequent passages by many species of wildlife beneath U.S. Highway 101 in this area. This gives high confidence that the undercrossings would, in fact, receive use by wildlife. South of Gilroy, however, the rail alignment (and the MOWF) constitutes a potential new passage barrier in an area where existing wildlife passage is relatively unimpaired. However, much of the alignment in this area is on viaduct, and through a substantial portion of the Upper Pajaro River IBA the viaduct furthermore has a noise barrier to minimize visual, light, and noise disturbance of wildlife; see BIO-MM#80 for detailed statements of the locations of these barriers. The Final EIR/EIS acknowledges significant impacts on wildlife passage in several areas but finds that those impacts are less than significant after mitigation.

### 1724-2957

Commenter disapproves of proposed mitigation ratios for compensatory mitigation on fragmented or connectivity-impaired wildlife habitat but does not propose any rationale for using different mitigation ratios. Note that compensatory mitigation for loss of wildlife habitat would occur under Mitigation Measure BIO-MM#10 as well as under several other species-specific mitigation measures. These measures call for collaboration and coordination with local conservation agencies and organizations in the selection of mitigation lands and design of restoration treatments; presumably these groups represent "local and regional connectivity experts". Note also that such mitigation lands must remain functional in perpetuity and thus are subject to monitoring and maintenance requirements, which are typically designated by the applicable permitting agency (typically, CDFW and/or USFWS). However, Mitigation Measure BIO-MM#77b, which did not appear in the Draft EIR/EIS, now provides for monitoring and adaptive management at wildlife crossings, as a "monitoring and adaptive management plan would be developed in coordination with wildlife agency staff and local wildlife movement stakeholders such as the SCVHA, the SCVOSA, The Nature Conservancy, and the Peninsula Open Space Authority."

## Response to Submission 1724 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity - Oakland, June 23, 2020) - Continued

### 1724-2958

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife, SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

Impacts on wildlife movement from construction noise are expected to be temporary and are described in Impact BIO#42 in the Draft EIR/EIS. Impacts from construction noise are expected to be mitigated to less than significant with implementation of BIO-MM#76, which requires The Authority to consider careful construction timing, including avoiding construction within known wildlife movement routes during nighttime hours. Operational impacts of noise, light, activity, and vibration are addressed in Impacts BIO#44 through BIO#47, each of which references a more detailed evaluation in supporting documents. Those analyses identify all of the potential impacts noted by commenter, further identifying impacts relevant to high-speed trains (whereas commenter references studies of roads, at best marginally relevant). Impacts of noise and activity are found to be significant, and mitigation is required. Those mitigation requirements are focused on important bird areas and important wildlife migration corridors because those areas receive heavy use by a large number of vulnerable species, whereas most of the proposed rail alignment traverses urbanized areas or parallels major rail and road corridors where background levels of noise, light, and activity are already elevated. Impacts of vibration are found to be less than significant, and the analysis cites a variety of studies in evidence. Commenter cites no evidence to the contrary.

### 1724-2959

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-4: Grasslands Ecological Area Boundary, SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

Commenter accurately notes that noise impacts on birds in IBAs would be mitigated. Commenter (in their reference to citations from submission SJM-1724, comment 2958) presents no new information to inform the analysis of noise effects on birds and particularly does not draw on the substantial literature on rail noise effects on birds, which can be found summarized in the WCA (Appendix C of Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS), cited in the Draft EIR/EIS analysis, Impact BIO#44. Commenter's assertion that noise impacts would be greater in areas with existing high noise levels, such as highway traffic noise, is not borne out by our analysis indicated in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS.

### 1724-2960

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife, SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

The commenter raises several concerns regarding the adequacy of the mitigation for birds from noise and visual impacts. Commenter disapproves of the terms of Mitigation Measure BIO-MM#58 but provides no arguments or evidence in support of the insufficiency of the measure. Commenter also disregards Mitigation Measure BIO-MM#80, which provides extensive mitigation for noise and light impacts in the form of noise barriers to be erected at several locations throughout the project (see text of the mitigation measure for specifications). No mitigation is provided for vibration impacts because, as discussed in Impact BIO#45, impacts would be less than significant; commenter provides no evidence to the contrary. The Authority notes that the Draft EIR/EIS includes extensive avoidance, minimization, and mitigation measures for biological and aquatic resources—greater than 80 individual measures in the Final EIR/EIS—representing a substantial effort to reduce biological resources effects to a less-than-significant level. The totality of these measures, in concert with compensatory mitigation support the findings in the EIR/EIS. The Authority notes that compensatory mitigation ratios have been considered and designed according to common practice or agency guidelines (where they exist), and in the context of the individual conservation and biological needs for the species. Lastly, please refer to Section 3.7.10, CEQA Significance Conclusions, of the Final EIR/EIR regarding how each of the impacts would be mitigated to a less-than-significant level.

### 1724-2961

Commenter asserts that Mitigation Measure BIO-MM#58 constitutes deferred mitigation. The Authority disagrees because the measure requires very specific performance standards based on specific noise levels (i.e., 93 dBA or 77 dBA depending on the type of effect), which are directly tied to specific mitigation ratios (i.e., 1:1 or 0.5:1 again depending on the type of effect). The measure itself is not ambiguous and cannot be considered deferred because it provides such specific performance standards.

## Response to Submission 1724 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity - Oakland, June 23, 2020) - Continued

### 1724-2962

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife. Potential noise impacts on wildlife are addressed in Impact BIO#44, which finds significant impacts in some areas, primarily the Pajaro River and GEA IBAs. The proposal to reduce noise levels to levels that are below existing background noise levels (i.e., greater than 60 dBA for a significant portion of the day throughout the study area) is impracticable. Regarding compensatory mitigation ratios, the Authority believes that the analysis and various mitigation as outlined in the Draft EIR/EIS support the findings made under CEQA and NEPA. The Authority agrees that there are extensive effects on various resources resulting from the long linear nature of the project; however, the Draft EIR/EIS includes extensive avoidance, minimization, and mitigation measures for biological and aquatic resources—greater than 80 individual measures in the Final EIR/EIS—representing a substantial effort to reduce biological resources effects to a less-than-significant level. The level of compensatory mitigation for various species and resources considers the full suite of avoidance, minimization, and mitigation measures, and, in the Authority's judgement, the level of compensatory mitigation is appropriate. Regarding the commenter's other comments, please refer to revised BIO-MM#77a regarding wildlife crossing design and new measure BIO-MM#77b, which addresses adaptive management and monitoring of crossings, in the Final EIR/EIS.

### 1724-2963

Please refer to responses to submission SJM-1724, comments 2950, 2951, and 2955.

### 1724-2964

Please refer to responses to submission SJM-1724, comments 2947, 2952, 2953, 2954, and 2955.

### 1724-2965

Please refer to response to submission SJM-1724, comment 2957.

### 1724-2966

Please refer to response to submission SJM-1724, comment 2955.

### 1724-2967

Please refer to response to submission SJM-1724, comment 2957.

### 1724-2968

The Authority believes that the analysis and various mitigation as outlined in the Draft EIR/EIS support the findings made under CEQA and NEPA. The Authority agrees that there are extensive effects on various resources resulting from the long linear nature of the project; however, the Draft EIR/EIS includes extensive avoidance, minimization, and mitigation measures—greater than 80 individual measures in the Final EIR/EIS—representing a substantial effort to reduce biological resources effects to a less-than-significant level. The level of compensatory mitigation for various species and resources considers the full suite of avoidance, minimization, and mitigation measures, and, in the Authority's judgement, the level of compensatory mitigation is appropriate.

### 1724-2969

Please refer to response to submission SJM-1724, comment 2968.

### 1724-2970

Such activities would be funded to the extent they were needed in accordance with required mitigation and monitoring plans, such as the plan required under Mitigation Measure BIO-MM#77b.

## Response to Submission 1724 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity - Oakland, June 23, 2020) - Continued

### 1724-2971

The Authority disagrees with the commenter. The Draft EIR/EIS describes and assesses impacts on numerous special-status plant and wildlife species in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, and Appendix 3.7-A, Special-Status Species Subject to Project Impacts (located in Volume 2, Technical Appendices), of the Draft EIR/EIS and clearly identifies species potentially affected by the project. The Authority acknowledges the amount of information that must be assessed and provided to the public is very large. Providing some information in appendices and in technical reports is inevitable to allow the EIR/EIS to be clearly read by the public. The fact that all of the technical information is not within the EIR/EIS does not mean that the analysis is flawed or render the conclusions of the EIR/EIS invalid. We have provided summaries and distilled very technical information directly from the technical studies into Section 3.7 of the Draft EIR/EIS to allow for all readers to understand the impacts on and the mitigation for all special-status species. Lastly, the Authority notes that significant coordination with local stakeholders, which was summarized in Tables 1-1 and 1-2 in the Wildlife Corridor Assessment, (Appendix C of Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS), which demonstrates the Authority's commitment to public engagement and transparency. .

### 1724-2972

The commenter does not make a specific comment; please refer to responses to other comments made by the commenter.

### 1724-2973

The Authority revised the Draft EIR/EIS to include an analysis of the proposed project impacts on the mountain lion, now a candidate for listing under CESA and recirculated it for public review. The Draft EIR/EIS was recirculated for public comment and the Authority will consider and respond to all comments received on the recirculation when preparing the Final EIR/EIS.

### 1724-2974

The Authority revised the Draft EIR/EIS to include an analysis of the proposed project impacts on the mountain lion, now a candidate for listing under CESA. The Draft EIR/EIS was recirculated (on a limited basis) for public comment and the Authority will consider and respond to all comments received on the recirculation when preparing the Final EIR/EIS. Specific mitigation measures addressing potential impacts to mountain lion are included in the Final EIR/EIS.

### 1724-2975

The Authority revised the Draft EIR/EIS to include an analysis of the proposed project impacts on the mountain lion, now a candidate for listing under CESA and recirculated it for public review. The Draft EIR/EIS was recirculated for public comment and the Authority will consider and respond to all comments received on the recirculation when preparing the Final EIR/EIS.

### 1724-2976

Potential project impacts on mountain lion passage are evaluated in the Revised Draft EIR/Supplemental Draft EIS, Impact BIO#43 and Impact BIO#44. Both impacts are identified as significant, and mitigation is required in the form of Mitigation Measures BIO-MM#77 through BIO-MM#81. Several of these measures are substantially altered from the form in which they appeared in the Draft EIR/EIS. With this mitigation, impacts on mountain lion would be less than significant. The measures, however, do not propose construction of any wildlife overpasses. Mountain lions have been observed at U.S. Highway101 underpasses (please refer to the discussion in Revised Draft EIR/Supplemental Draft EIS, Appendix 3.7-E, Supplemental Noise Analysis on Terrestrial Wildlife Species) and are expected to use project wildlife undercrossings.



## Response to Submission 1724 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity - Oakland, June 23, 2020) - Continued

### 1724-2977

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

The commenter notes that the Draft EIR/EIS fails to assess impacts from noise and lighting. The Authority notes that additional and new analysis was included in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS. The revised noise and light analysis identifies significant impacts on mountain lions and their habitat. This information and analysis has been incorporated into the Final EIR/EIS. Mitigation required by BIO-MM#80 would include construction of noise barriers at wildlife crossings likely to be used by mountain lions in Coyote Valley and the western Pacheco Pass area. These barriers would also provide a visual shield for the light and activity of passing trains and maintenance vehicles traveling on track, helping to minimize the activity-related impacts described by commenter. Mitigation measure BIO-MM#89 would also provide additional mitigation to minimize the operational effects of lighting on wildlife and wildlife movement, including mountain lions.

### 1724-2978

The Final EIR/EIS concludes that impacts on mountain lion passage would be less than significant. Please refer to the prior responses to submission SJM-1724 for further discussion.

### 1724-2979

The commenter claims that the Draft EIR/EIS fails to assess impacts on aquatic and semi-aquatic special-status species. The Authority disagrees with the commenter. Section 3.8, Hydrology and Water Resources, Impact HYD#10 discusses potential impacts to groundwater and surface water hydrology during tunnel construction. With respect to groundwater impacts on biological resources, including special-status species and habitats, impacts BIO#1, BIO#6, BIO#7, BIO#8, BIO#9, BIO#10, BIO#11, BIO#23, and BIO#24 all discuss potential groundwater effects on special-status species that are aquatic or semi-aquatic. Overall, the analysis finds potentially significant impacts to special-status species and their habitats from groundwater impacts. The Draft EIR/EIS describes and assesses impacts on numerous special-status plant and wildlife species, and Appendix 3.7-A, Special-Status Species Subject to Project Impacts (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), clearly identifies species potentially affected by the project. The Authority acknowledges the amount of information that must be assessed and provided to the public is very large. Providing some information in appendices and in technical reports is inevitable to allow the EIR/EIS to be clearly read by the public. Regarding the conclusions of the EIR/EIS with respect to groundwater impacts, the Authority notes that impacts have been found to be significant. The Authority has incorporated mitigation measure BIO-MM#9 (modified from the Draft EIR/EIS in the Final EIR/EIS), which requires monitoring of actual impacts and adaptive management if necessary, to supplement aquatic systems and to ensure impacts are mitigated if they occur.

### 1724-2980

BIO-MM#10 prescribes general approaches to all forms of compensatory mitigation. Many other mitigation measures rely on BIO-MM#10 for that foundation but prescribe additional details of the compensatory mitigation for special-status species or special habitats. In this instance, commenter is particularly referred to BIO-MM#72, BIO-MM#73, BIO-MM#74, BIO-MM#84b, and BIO-MM#85. Please also note that BIO-MM#10 provides for development of compensatory mitigation plans in collaboration with local conservation agencies and organizations.

### 1724-2981

Please refer to response to submission SJM-1724, comment 2968.

## Response to Submission 1724 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity - Oakland, June 23, 2020) - Continued

### 1724-2982

The description of tunnel effects on hydrology have been revised. Please refer to Final EIR/EIS Impact BIO#1 for a detailed characterization and analysis of this issue. Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Final EIR/EIS notes that all compensatory mitigation must be managed in perpetuity; provisions regarding monitoring and adaptive management are identified in the various mitigation measures addressing compensatory mitigation and vary depending on the species or habitat involved. BIO-MM#9 states that the preference for mitigation is to perform it on site, for example to supply supplemental water (e.g., from wells), and that if compensatory mitigation is needed, it must be performed as defined in the appropriate mitigation measure (which, depending upon the impact, may involve BIO-MM#10, BIO-MM#12, BIO-MM#28, BIO-MM#31, BIO-MM#33, BIO-MM#35, BIO-MM#57, BIO-MM#72, BIO-MM#74, or BIO-MM#75). The Authority also notes that restoration of disturbed habitat is required to approximate baseline conditions as they are established by pre-construction monitoring.

### 1724-2983

Impacts BIO#1, BIO#31, BIO#35, BIO#36, and BIO#51 assess impacts on native rare plants and sensitive natural communities. Mitigation measures BIO-MM#1, BIO-MM#2, BIO-MM#7, BIO-MM#8, BIO-MM#10, and BIO-MM#12 specifically address these impacts, and native plants and natural communities also receive incidental benefits through many other mitigation measures addressing wildlife for whom these plants provide habitat or addressing conservation areas that contain these plants.

### 1724-2984

Please review the Biological and Aquatic Resources Technical Report (Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS), where the Authority provided many different definitions of oak woodland, all of which are represented in the analysis. The City of Santa Clara, for instance, protects oak trees depending upon their size. Merced County and San Benito County each have different regulations protecting oak woodlands. Table 5-2 (Authority 2020a) provides a crosswalk of various different agencies' definitions of oak woodlands, and Table 5-3 (Authority 2020a) identifies the acreage of oak woodland to be impacted by each alternative, for each type of oak woodland. Each of these oak woodland types is defined in detail in Section 5.2.1.1 (Authority 2020a). Vegetation types having incidental cover of oak are also noted, see Section 5.2.1.2 (Authority 2020a).

### 1724-2985

Please refer to response to submission SJM-1724, comment 2982 regarding revisions to the tunnel hydrology analysis in the Final EIR/EIS and submission SJM-1707, comment 2771 regarding oak woodland protection and mitigation. BIO-MM#9 specifically discusses measures to minimize and mitigate impacts on protected trees, both during construction and in the event that impacts persist post-construction, either by replacing lost water (e.g., from wells) or by performing off-site compensatory mitigation. Commenter provides a brief summary of the many EIS/EIR mitigation measures to preserve, restore, or compensate for the loss of these trees, so the assertion that "There is no mention of in-kind preservation, restoration/enhancement, or habitat creation" is unclear.

### 1724-2986

In response to this comment, BIO-MM#75 has been updated in the Final EIR/EIS to include a ratio of 6:1 for off-site replacement of native oak trees, which is consistent with the requirements in the Caltrain PCEP.

### 1724-2987

The Draft EIR/EIS identifies the amount of oak woodland land cover types in the project footprint and habitat study area in Table 3.7-5. Upland valley oak woodland is included under the mixed riparian category, as shown in Table 3.7-4. Impacts on aquatic resources, which include riparian habitat, are described under Section 3.7.7.5, Aquatic Resources, and BIO-MM#71 and BIO-MM#72 mitigate for these impact. Impacts on oak trees in upland areas are included in Table 3.7-20. To address this comment, BIO-MM#75 has been updated in the Final EIR/EIS to include an native oak woodland mitigation plan, which includes reference sites, management, success criteria, monitoring, remedial actions, and financial assurances.

## Response to Submission 1724 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity - Oakland, June 23, 2020) - Continued

### 1724-2988

The Authority appreciates your comments on the Draft EIR/EIS. In prior individual comments, the Center for Biological Diversity provided specific detailed comments regarding impacts on wildlife and plant species. Each of these specific comments is addressed above. The Authority has revised the Final EIR/EIS, as appropriate, to address these comments. The California Fish and Game Commission listed the coastal population of mountain lion as a candidate species under CESA on April 21, 2020. U.S. Fish and Wildlife Service listed monarch butterfly as threatened under FESA. As a result of these listings, the Authority issued a limited recirculation of the Draft EIR/EIS to reflect substantive revisions to the document for the inclusion of the mountain lion and the monarch butterfly. The Center for Biological Diversity will remain on the distribution and notification list for this project.

## Submission 1811 (Jake Messerli, Central Valley Joint Venture, June 23, 2020)

**CENTRAL VALLEY JOINT VENTURE****Conserving Bird Habitat in California's Central Valley**

2800 Cottage Way, W1916  
 Sacramento, CA 9825  
 (916) 414-6459  
 www.cvjv.org

June 23, 2020

San Jose to Merced Project Section: Draft EIR/EIS  
 100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
 San Jose, CA 95113

**RE: Comments on Draft EIR/EIS for San Jose to Merced Project Section**

Dear High-Speed Rail Authority,

On behalf of the Central Valley Joint Venture (CVJV) Management Board, we submit these comments in response to our review of the Draft EIR/EIS for the San Jose to Merced Section of the High-Speed Rail Project.

The CVJV is a partnership of 19 public and private entities comprised of government agencies, science and conservation organizations, and one corporation. Our mission is to work collaboratively to protect, restore, and enhance habitats for birds, in accordance with conservation actions identified in the CVJV Implementation Plan (Plan). The Plan provides a cohesive vision for bird conservation in the Central Valley within the context of the entire Pacific Flyway in association with four international bird conservation initiatives. The Plan sets quantitative habitat objectives based on best available science to ensure sustainable populations of migrant and resident birds in California's Central Valley, a critical area which has lost over 95 percent of its wetlands.

The CVJV is concerned that the Draft EIR/EIS incorrectly identified and classified the Grasslands Ecological Area (GEA). This resulted in an inappropriately narrow analysis and an underestimation of environmental impacts. The GEA is designated as a wetland of worldwide importance under the Ramsar Convention, an international treaty to which the United States is a signatory. The GEA boundary generally aligns with the federally designated Grasslands Wildlife Management Area (GWMA).

The GWMA, established in 1979 and expanded in 2005, authorizes the U.S. Fish and Wildlife Service (USFWS) to acquire and manage habitat, including conservation easements, on farmland and open space deemed necessary for the conservation of migratory birds. Currently, approximately 131,000 acres within the GWMA are

1811-2989

protected in federal or state ownership or conservation easements, and tens of thousands of acres remain eligible under federal law for future protection.

The Draft EIR/EIS uses an incorrect boundary for the GEA. Instead of using the established GEA boundary, it uses the boundary of the National Audubon Society's "Important Bird Area" (IBA), which occupies a smaller boundary within the larger GEA. The proposed train alignment passes through two portions of the GEA but only one portion of the IBA. Therefore, miles of the proposed Project facility would be located within the GEA but not within the IBA. The entire GEA needs to be part of the Draft EIR/EIS impacts analysis.

1811-2990

We are informed that the High-Speed Rail Authority previously used the correct GEA boundary when conducting preliminary evaluations of significant environmental issues. The CVJV maintains that the GEA boundary is the more appropriate boundary for this more detailed environmental analysis. Important Bird Areas, while helpful for guiding bird conservation efforts, confer no regulatory authority.

Most importantly, the omitted GEA areas contain very important and sensitive habitat. Not only is the land that falls outside of the IBA boundary but within the GEA boundary recognized by the CVJV as essential wetland and upland habitat for migratory birds, it is also set aside for future protection by the U.S. Fish and Wildlife Service. This area contains significant habitat that supports waterfowl, shorebirds, Tri-Colored Blackbirds and other species of concern.

We greatly appreciate the opportunity to comment on the Draft EIR/EIS for San Jose to Merced Project Section. We hope you will take our comments into consideration and amend the Draft EIR/EIS appropriately.

Sincerely,

Jake Messerli  
 CVJV Board Chair

cc: Central Valley Joint Venture Board

1811-2989



## Response to Submission 1811 (Jake Messerli, Central Valley Joint Venture, June 23, 2020)

### 1811-2989

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-4: Grasslands Ecological Area Boundary.

### 1811-2990

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-4: Grasslands Ecological Area Boundary.

## Submission 2067 (Connie Rogers, Gilroy Growing Smarter, June 23, 2020)

June 22, 2020

San Jose to Merced Project Section  
California High-Speed Rail Authority  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113

Re: San Jose to Merced Draft EIR/EIS



Dear Sirs,

Thank you for soliciting our comments on your plans for developing High Speed Rail in the Gilroy area. We do feel fortunate that a station is planned for Gilroy and that we have an excellent location for it. We are also very pleased to see that you have included our 2016 Urban Growth Boundary in your planning documents. Our comments will pertain to the City of Gilroy alignments. We note that CHSR has chosen Alternative 4 the Blended Option, as the preferred alternative. We too to our have preferences and concerns as follows:

- 1) We strongly prefer Alternative #1 staying as close as possible to the existing Union Pacific right of way and using the Viaduct in downtown Gilroy. Preserving our excellent agricultural land is of primary importance to our members and the community. This option uses the least amount of additional public and private land. Executive Summary, Section S.5.2.1 page S14.
- 2) Preservation of east-west traffic corridors is of critical importance in our linear city of Gilroy. There are now ten railroad crossings within our city limits. Of these, Buena Vista, Leavesley, IOOF, Sixth, Tenth and Luchessa are arterial streets, Lewis and Seventh are collectors. Luchessa and Tenth are both part of State Hwy 152 coming from Pacheco Pass and continuing to Watsonville. Luchessa is also the primary way to access to St. Louise Hospital and Hwy 101 north and south. Because of this the aerial alignment (viaduct) seems imperative to us. Executive Summary, Section S.5.2.1 page S14.
- 3) A related issue is the alignment of HSR tracks with Caltrain and Union Pacific tracks. For safety they should be on the same alignment, both horizontally and vertically. The cumulative effects of HSR trains plus Caltrain (4 round trips/day) and Amtrak (2/day) and UP freight trains must be addressed and mitigated. How many HSR trips per day will go through Gilroy? What will be the frequency of quad gates closing off Leavesley and Tenth Streets when trains are passing? This has the potential of causing severe congestion and impacting emergency response. The blended option may work in the beginning when there are fewer HSR trains, but it seems totally unworkable when there are many trains. Leavesley and Tenth Streets are heavily used, primary entrances to Gilroy, both part of Hwy. 152, two lanes in each direction. Blockage for more than a few minutes each hour will be unacceptable. Use of the viaduct is necessary here. Table 3.2-14, pp 3.2-56 & 57 & 60

2067-3206

- 4) We are very concerned about both noise and vibration. The alignment places the train very close to businesses, schools and residences which will be adversely affected. Mitigation measures need to be adopted, especially if the at grade or embankment alignments are used. It is not sufficient to just say that because Gilroy already has Caltrain and UPRR additional noise will not need mitigation. Cumulative impacts must be addressed. The viaduct would be acceptable but underground tracks would be the best mitigation for all the issues described in #2, #3 and #4 here and should be considered. Section 3.4, Table 3.4-16, Figure 3.4-21 and page 3.4-59

2067-3207

- 5) Our downtown consists almost entirely of historic buildings dating back to 1900 or earlier. It is a designated Historic District between 4<sup>th</sup> and 8<sup>th</sup> St., which includes Old City Hall and the Southern Pacific Railroad Depot, both landmarks on the National Register of Historic Places which are on Monterey Street, close to the tracks. Mitigation measures protecting our historic assets from vibration and noise need to be adopted. Section 3.4

2067-3208

- 6) We also strongly prefer the MOWF for Alternatives #1 and #2 which is much closer to the City Limits and existing right of way for Union Pacific. The majority of the acreage it needs is within the Urban Growth Boundary and somewhat near other industrial uses. Executive Summary, Section S5.4, page S15

2067-3209

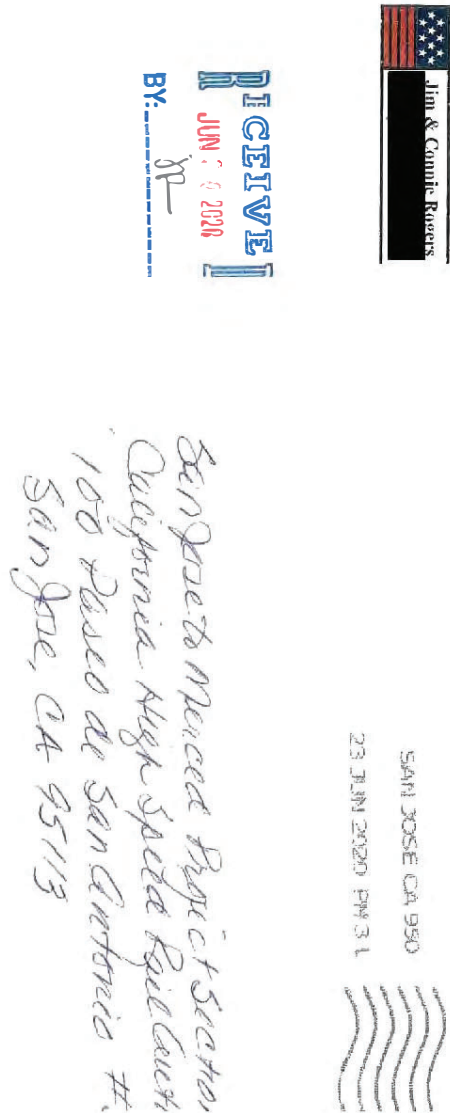
We conclude by saying that a flexible approach for phases beyond the Blended Option will be needed. It will no doubt be several years before electrification to Gilroy is put in place and the Blended Option at grade will need further study for the future. At that time local traffic studies and the frequency of HSR trains should require that options other than "at grade" be considered.

Thank you for considering our opinions for alignments within the City of Gilroy.

Connie Rogers, Chair  
Gilroy Growing Smarter

Via email to [san.jose\\_merced@hsr.gov](mailto:san.jose_merced@hsr.gov)  
And US Mail

Submission 2067 (Connie Rogers, Gilroy Growing Smarter, June 23, 2020) - Continued



## Response to Submission 2067 (Connie Rogers, Gilroy Growing Smarter, June 23, 2020)

### **2067-3203**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment's support of Alternative 1 is noted.

### **2067-3204**

The comment is noted and does not indicate any specific concern regarding any of the conclusions in the Draft EIR/EIS. As noted by the comment, the Draft EIR/EIS evaluates alternatives that grade separate crossings within the City of Gilroy and alternatives that retain at-grade crossings, with improvements. Please refer to Draft EIR/EIS Impact TR#3, Impact TR#4, Impact TR#6, and Impact TR#7 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the project's effects on the referenced roadways in the City of Gilroy.

### **2067-3205**

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-3: Gate-Down Time Calculation Details.

The comment noted that the Draft EIR/EIS should disclose the number of HSR trains passing through the City of Gilroy and evaluate the impacts of those trains on roadway congestion and emergency vehicle response. Please refer to Impact TR#7 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the analysis of the project alternatives and effects of gate-down time on City of Gilroy transportation facilities. Please refer to Impact S&S#4 in Section 3.11, Safety and Security, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the analysis of the impacts of gate-down time on emergency vehicle response.

### **2067-3206**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

The Authority is responsible to implement identified feasible mitigation related to significant impacts identified in the EIR/EIS per the requirements of CEQA and any other mitigation the Authority deems as required relative to the NEPA analysis.

Noise barriers without quiet zones are analyzed as the primary noise mitigation measures in Section 3.4.7, Mitigation Measures, of the Draft EIR/EIS. Noise barriers proposed in Gilroy are listed in Table 3.4-24 of the Draft EIR/EIS for Alternative 2 and Table 3.4-26 for Alternative 4.

The analyses and impact assessments include the combined operations during daytime and nighttime of all train traffic in the corridor, including all HSR, Caltrain, Amtrak and other passenger trains, and freight trains.



## Response to Submission 2067 (Connie Rogers, Gilroy Growing Smarter, June 23, 2020) - Continued

### 2067-3207

With respect to the project alternatives' impacts on historical resources in downtown Gilroy--specifically Gilroy City Hall and the Southern Pacific Train Station--as a result of noise and vibration, the Final EIR/EIS finds that the impact would be less than significant, which is the correct determination based on the effects analysis and evidence presented. Alternatives 1, 3, and 4 would occur sufficiently far from Gilroy City Hall not to have the potential to cause construction-related damage. Alternative 2 would be constructed in the immediate vicinity of Gilroy City Hall, but project features would involve the establishment and implementation of protection and/or stabilization measures to prevent vibration-caused damage. None of the alternatives would have the potential to cause vibration-related damage to the Southern Pacific Train Station. Furthermore, Chapter 4, Section 4(f)/6(f) Evaluation, specifies that mitigation measures will apply to Gilroy City Hall and the Southern Pacific Depot as related to noise/vibration impacts, including NV-MM#3, NV-MM#4, NV-MM#5, NV-MM#6, and NV-MM#7. These measures require implementing HSR noise guidelines, assisting local jurisdictions to establish Quiet Zones, meeting federal regulations for locomotives, special track work at crossovers and turnouts, and additional noise analysis during final design. As outlined in Section 3.4, Noise and Vibration, these measures will minimize the noise and impacts on Gilroy City Hall and Southern Pacific Train Station.

### 2067-3208

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment's support of Alternatives 1 and 2 is noted.

### 2067-3209

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations.

The comment requests that a flexible approach for phases beyond the blended option and additional traffic studies after construction. The Authority will continue to engage jurisdictions and stakeholders during the design, construction, and operation of the project.

The comment requests consideration of options other than "at grade."

## Submission 2068 (Connie Rogers, Gilroy Historical Society, June 23, 2020)

June 23, 2020

San Jose to Merced Project Section  
California High-Speed Rail Authority  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113

Re: San Jose to Merced Draft EIR/EIS

Dear Sirs,

Thank you for soliciting our comments on your plans for developing High Speed Rail in the Gilroy area. We do feel fortunate that a station is planned for Gilroy and that we have an excellent location for it. Our comments will pertain to the City of Gilroy alignments. We note that CHSR has chosen Alternative 4, the Blended Option, as the preferred alternative. We too to our have preferences and concerns as follows:

- 1) We strongly prefer Alternative #1 staying as close as possible to the existing Union Pacific right of way and using the Viaduct in downtown Gilroy. We believe that the viaduct will provide visibility between the east and west sides of Gilroy, be less damaging and less intrusive on our historic downtown. This option uses the least amount of additional public and private land. Executive Summary, Section S.5.2.1 page S14. And Table 3.13-6
- 2) Our downtown consists almost entirely of historic buildings dating back to 1900. It is a designated Historic District between 4<sup>th</sup> and 8<sup>th</sup> St. which includes Old City Hall and the Southern Pacific Railroad Depot, both landmarks on the National Register of Historic Places which are on Monterey Street, close to the tracks. Mitigation measures protecting our historic assets from vibration and noise need to be adopted. Section 3.4
- 3) We regard our historic downtown, especially the Historic District, as a unique asset of the City. We were glad to note the CUL-IAMF#6: Pre-Construction Conditions Assessment, Plan for Protection of Historic Built Resources, and Repair of Inadvertent Damage calls for both protection and restoration of our many historic buildings. See page 2-E-11
- 4) We are very concerned about both noise and vibration. The alignment places the train very close to businesses, schools and residences which will be adversely affected. Mitigation measures need to be adopted, especially if the at grade or embankment alignments are used. It is not sufficient to just say that because Gilroy already has Caltrain and UPRR additional noise will not need mitigation. Cumulative impacts must be addressed. The viaduct would be acceptable but underground tracks would be the best mitigation for all the issues described in #2, #3 and #4 and should be considered. Section 3.4, Table 3.4-16, Figure 3.4-21 and page 3.4-59



2068-3216

- 5) We are also very concerned about the cumulative impacts of HSR trains in addition to Caltrain, Amtrak and Union Pacific freight trains. How many HSR trips per day will go through Gilroy? What will be the frequency of quad gates closing off Leavesley and Tenth Streets when trains are passing? This has the potential of causing severe congestion and impacting emergency response. The blended option may work in the beginning when there are fewer HSR trains, but it seems totally unworkable when there are many trains. Leavesley and Tenth Streets are heavily used, primary entrances to Gilroy, both part of Hwy. 152, two lanes in each direction. Blockage for more than a few minutes each hour will be unacceptable. Use of the viaduct is imperative here. Table 3.2-14, pp 3.2-56 & 57 & 60

2068-3217

- 6) Another reason the viaduct will be critical for High Speed Rail trains is because we have ten railroad crossings within our linear city. These east-west streets are vital to our civic well-being, economically, physically and psychologically. . Executive Summary, Section S.5.2.1 page S14. And S.8.3.4

2068-3218

We conclude by saying that a flexible approach for phases beyond the Blended Option will be needed. It will no doubt be several years before electrification to Gilroy is put in place and the Blended Option at grade will need many modifications when high speed trains are frequent. At that time local traffic studies and the frequency of HSR trains should require that options other than "at grade" be considered.

Thank you for considering our opinions for alignments within the City of Gilroy.

Connie Rogers, President  
Gilroy Historical Society

Via email to [san\\_jose\\_merced@hsr.gov](mailto:san_jose_merced@hsr.gov)  
And US Mail

## Response to Submission 2068 (Connie Rogers, Gilroy Historical Society, June 23, 2020)

### 2068-3212

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment's support of Alternative 1 is noted.

### 2068-3213

With respect the project alternatives' impacts on historical resources in downtown Gilroy--specifically Gilroy City Hall and the Southern Pacific Train Station--as a result of noise and vibration, the Final EIR/EIS finds that the impact would be less than significant, which is the correct determination based on the effects analysis and evidence presented. Alternatives 1, 3, and 4 would occur sufficiently far from Gilroy City Hall not to have the potential to cause construction-related damage. Alternative 2 would be constructed in the immediate vicinity of Gilroy City Hall, but project features would involve the establishment and implementation of protection and/or stabilization measures to prevent vibration-caused damage. None of the alternatives would have the potential to cause vibration-related damage to the Southern Pacific Train Station. Furthermore, Chapter 4, Section 4(f)/6(f) Evaluation, specifies that mitigation measures will apply to Gilroy City Hall and the Southern Pacific Depot as related to noise/vibration impacts, including NV-MM#3, NV-MM#4, NV-MM#5, NV-MM#6, and NV-MM#7. These measures require implementing HSR noise guidelines, assisting local jurisdictions to establish Quiet Zones, meeting federal regulations for locomotives, special track work at crossovers and turnouts, and additional noise analysis during final design. As outlined in Section 3.4, Noise and Vibration, these measures will minimize the noise and impacts on Gilroy City Hall and Southern Pacific Train Station.

### 2068-3214

The comment is noted and does not indicate any specific concern regarding any of the conclusions in the Draft EIR/EIS. The Authority notes that BEMPs would be prepared for properties qualifying as NRHP-listed or -eligible, or as CEQA historical resources due to local designation.

### 2068-3215

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

The Authority is responsible for implementing identified feasible mitigation related to significant impacts identified in the EIR/EIS per the requirements of CEQA and any other mitigation the Authority deems as required relative to the NEPA analysis.

Noise barriers without quiet zones are analyzed as the primary noise mitigation measures in Section 3.4.7, Mitigation Measures, of the Draft EIR/EIS. Noise barriers proposed in Gilroy are listed in Table 3.4-24 of the Draft EIR/EIS for Alternative 2 and Table 3.4-26 for Alternative 4.

The analyses and impact assessments include the combined operations during daytime and nighttime of all train traffic in the corridor, including all HSR, Caltrain, Amtrak and other passenger trains, and freight trains.

### 2068-3216

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-3: Gate-Down Time Calculation Details.

The comment noted that the Draft EIR/EIS should disclose the number of trains passing through the City of Gilroy and evaluate the impacts of those trains on roadway congestion and emergency vehicle response. Please refer to Impact TR#7 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the analysis of the project alternatives and effects of gate-down time on City of Gilroy transportation facilities. Please refer to Impact S&S#4 in Section 3.11, Safety and Security, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the analysis of the impacts of gate-down time on emergency vehicle response.

### 2068-3217

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment's support of Alternative 1 is noted.

## Response to Submission 2068 (Connie Rogers, Gilroy Historical Society, June 23, 2020) - Continued

### 2068-3218

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations.

The comment requests that a flexible approach for phases beyond the blended option and additional traffic studies after construction. The Authority will continue to engage jurisdictions and stakeholders during the design, construction, and operation of the project.

The comment requests consideration of options other than “at grade.”



## Submission 1709 (Erik Schoennauer, Graniterock, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1709 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** Erik  
**Last Name :** Schoennauer

**Stakeholder Comments/Issues :**

Hello, Barry and Pat.

1709-2784 | I think the letter looks good. Maybe I missed it, but were we going to mention how difficult it would be to find an alternative site, especially a rail-served location. There are very limited available large heavy industrial parcels. And, often uses that are noisy and dusty face strong opposition in the permitting process.

1709-2785 | And, can we say - and is there any benefit to saying that UP's strategy is to concentrate service along the main line and reduce or eliminate service on spur lines. This will further reduce rail-served alternatives. So, the Capital Yard's location and operation is consistent with UP's planned operations.

My thoughts,  
ERIK

On Tue, Jun 23, 2020 at 1:52 PM <barry@shottslaw.com> wrote:

> Hello - Please find attached comments on the Draft EIR/EIS for the San Jose to Merced Project Section submitted by Graniterock.

>

>

>

> Thank you for your consideration.

>

>

>

> - Barry Shotts

>

>

>

>

>

>

>

> \*Barry J. Shotts\*

>

> Attorney At Law

>

> 1715 Tainter Street

>

> Saint Helena, CA 94574

>

> (415) 595-2821

>

> barry@shottslaw.com

>

> www.shottslaw.com

>

>

>

>

>

--

Erik E. Schoennauer

THE SCHOENNAUER COMPANY, LLC

90 Hawthorne Way

San Jose, CA 95110

(408) 947-7774 cell AND office

(408) 947-1234 fax (call voice line first)

## Response to Submission 1709 (Erik Schoennauer, Graniterock, June 23, 2020)

### **1709-2784**

The comment appears to be commenting on the comment letter itself regarding a discussion of an alternative heavy industrial site. The comment appears to be concerned with relocating an industrial business. The Authority will implement project features, including SOCIO-IAMF#2 and SOCIO-IAMF#3 to avoid and minimize economic impacts, described in Volume 2, Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features.

### **1709-2785**

The comment appears to be commenting on the comment letter itself regarding a discussion of an alternative heavy industrial site. The comment appears to be concerned with consistency with UPRR's planned operations. Please refer to Section 3.2, Transportation, which analyzes impacts of the project alternatives on freight rail operations. Cumulative impacts on freight rail are also analyzed in Section 3.19.6.1, Transportation.

## Submission 1720 (Barry Shotts, Graniterock, June 23, 2020)

BARRY J. SHOTTS  
ATTORNEY AT LAW  
1715 TAINTER STREET  
SAINT HELENA, CALIFORNIA 94574  
TEL: 415-595-2821

Mr. Brian Kelly  
Page 2  
June 23, 2020

June 23, 2020

Mr. Brian Kelly  
Chief Executive Officer  
California High-Speed Rail Authority  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113  
Attn: Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS

VIA EMAIL [san.jose\_merced@hst.ca.gov]

Re: Graniterock – Draft EIR/EIS Comments

Dear Mr. Kelly:

On behalf of Graniterock, we would like to thank you for the opportunity to review the Draft Environmental Report/Environmental Impact Statement (the “Draft EIR/EIS”) for the San Jose to Merced Section of the High-Speed Rail System (the “Project”). As discussed below, Graniterock is generally supportive of Alternative 4 of the proposed Project – the preferred alternative in the Draft EIR/EIS – and the Project’s goal of improving air quality, reducing congestion, and improving inter-city transportation safety and travel time.

At the same time, Graniterock is concerned about the impact the Project could have on Graniterock’s property and operations adjacent to the Project area, particularly if Alternative 1, 2 or 3 is implemented, and therefore wishes to provide the following comments on the Draft EIR/EIS for your consideration.

**Graniterock’s San Jose/Capitol Yard**

Incorporated in Watsonville, California on February 14, 1900, Graniterock operates today with its original California Contractor License #22 as a regional construction materials producer and heavy civil contractor employing over 1,000 people. Graniterock provides a wide range of products and services to clients in the San Francisco Bay Area and beyond. The cornerstone of Graniterock’s business is the A.R. Wilson Quarry, a granite quarry located in Aromas, California. Opened in 1895, the A.R. Wilson Quarry’s original purpose was to provide ballast rock for the Southern Pacific Railroad. The quarry is therefore located adjacent to mainline railroad track with long rail spurs serving the facility. Today, the A.R. Wilson Quarry produces aggregate predominantly used for construction materials (concrete & asphalt) throughout the San Francisco Bay Area.

An equally critical Graniterock facility is the “Capitol Yard,” a 23-acre property located at 120 Granite Rock Way in San Jose, California near Communications Hill and immediately adjacent to the Union Pacific Railroad (“UP”) mainline track.<sup>1</sup> The Capitol Yard receives aggregate/rock from the A.R. Wilson Quarry for distribution and for the production of concrete and other construction materials for its customers.

The Capitol Yard is strategically located in the South San Francisco Bay area, not only because of its close proximity to Graniterock’s customers, but it is also the only rail served, construction materials facility in the South Bay. Originally acquired by Graniterock in 1971, the facility has been in continuous operation since with a growing need to serve the Bay Area market as the local economy expands. Bridges, roadways, airports, water, sewer and storm drain facilities and other critical infrastructure have all been constructed in the Bay Area for generations utilizing Graniterock’s premier products expertise.

Without the Capitol Yard or the rail spur serving the Capitol Yard, all aggregate would have to be sent by individual trucks from the A.R. Wilson Quarry to Bay Area customers, primarily via U.S. Highway 101. The Capitol Yard, by being able to receive rail shipments, can effectively serve as a local hub and consolidate the transportation and delivery of construction materials to projects throughout the Bay Area, reducing long haul truck traffic on already congested regional highways.

In fact, Graniterock is in the planning stages of a modernization plan for the Capital Yard to expand the volume of material the facility can receive by rail, in addition to other improvements, and has submitted conceptual plans for the project to both the City of San Jose (“City”) and UP (the “Modernization Plan”). Since most of Graniterock’s customers in the San Francisco Bay Area are not rail served, nearly all customers could benefit from being able to receive aggregate via rail shipment into and local delivery from the Capitol Yard. The Capitol Yard at present, however, is not configured to accommodate all of this demand; the size of the existing rail spur is a particular constraint. Many of Graniterock’s customers must therefore continue to receive products via truck from the A.R. Wilson Quarry via U.S. Highway 101.

A key element of the Modernization Plan would therefore be to lengthen the existing rail spur serving the facility and to add other improvements to enable Graniterock to handle larger, more consolidated rail shipments of aggregate. This in turn would expand the Capitol Yard’s ability to serve as a hub for the shipment of aggregate via rail, and, therefore, to significantly reduce long haul truck shipments to customers in the range of an estimated 2.5 million vehicle miles traveled (“VMT”) per year. Graniterock therefore enthusiastically supports the Project’s goal of reducing regional highway congestion.

<sup>1</sup> Before a lot line adjustment recorded on May 24, 2018 (the “LLA”), the Capitol Yard included the following Assessor’s Parcel Numbers (“APNs”): 462-170-16, -18, -19, -20, and -21. APNs 462-17-018, -019 and -020 were then combined by the LLA, which does not appear to be reflected in the maps depicting the Capitol Yard in the Draft EIR/EIS.

Land Use | Real Estate | Environmental  
Email: [barry@shottslaw.com](mailto:barry@shottslaw.com)  
Web: [www.shottslaw.com](http://www.shottslaw.com)

1720-2887

## Submission 1720 (Barry Shotts, Graniterock, June 23, 2020) - Continued

Mr. Brian Kelly  
Page 3  
June 23, 2020

1720-2888

**Alternatives 1, 2 and 3 Would Effectively Ruin the Capitol Yard Business**

Against this background, Graniterock was naturally alarmed to see the footprint of Alternatives 1, 2 and 3 of the proposed Project. Alternatives 1 and 3 would take the entire Capitol Yard for a “Temporary Construction Easement” for a “precasting yard” for precast concrete segments, workshops and materials staging. Judging from the proposed construction schedule for the Project, this “temporary” take would last for several years and would presumably require the demolition of some or all of the existing improvements. A portion of the Capitol Yard would also be taken permanently for “HSR Right of Way,” which would potentially impact the rail spur serving the facility even once the “temporary” construction easement ended. The bottom line is that Graniterock would be unable maintain a viable business at the Capitol Yard, as configured now or as proposed for expansion under the Modernization Plan discussed above, if either Alternative 1 or 3 is implemented.

1720-2889

Alternative 2 would take most of the Capitol Yard for permanent “HSR Right of Way” to accommodate the wider footprint of this alternative. The residual parcel left under Alternative 2 would be without rail service and too small to enable Graniterock to continue operations, much less to implement the Modernization Plan. As with Alternatives 1 and 3, Alternative 2 would essentially be a take of the entire Capitol Yard and Graniterock’s business at this location.

1720-2890

Perhaps one of the reasons the Capitol Yard is proposed for acquisition in three of the four Project alternatives discussed in the Draft EIR/EIS, is that the Capitol Yard is referred to as “Granite Rock Recycling Services.” Draft EIR/EIR at page 3.13.-37. Graniterock does provide some limited “recycling” of concrete and asphalt at the Capitol Yard for use in construction, but that is not its primary business, as noted above. Projects all over the Bay Area depend upon the Capitol Yard for construction materials for critical infrastructure projects. The Capitol Yard is not a recycling center – it is a construction materials production and distribution facility.

1720-2891

If a precasting yard is needed for Alternatives 1 and 3, there are less impactful alternatives to shutting down a business that has operated at the Capitol Yard for nearly 50 years. Immediately to the south of the Capitol Yard and adjacent to the Project is a “West Wind Capitol Drive-In” which also serves as a “Flea Market” parking lot. This drive-in/flea market site is 33.45 acres (APN: 462-18-007), consists mostly of a parking lot – there is only an approximately 5000 square foot building covering the 33.45 acres - is larger than the 23-acre Capitol Yard and could easily serve as a precasting yard.

Just to the north of the Capitol Yard is an approximately 90-acre industrial site consisting of a “Concrete Ready Mix” operation with almost no improvements covering 95% of the site (APNs: 455-09-068 and 455-09-054). This site, which is not rail served, is clearly large enough to accommodate the Project’s need for a precasting yard for the Monterrey Corridor, potentially without impacting the existing business there.

In pointing out these alternatives, Graniterock does not wish to disparage these businesses in any way. But strong consideration must be given to the fact the Capitol Yard is the only rail served construction materials facility in the South Bay. We are simply unaware of another site to which Graniterock could relocate this unique facility, at any price.

Mr. Brian Kelly  
Page 4  
June 23, 2020

1720-2892

Therefore, if Alternative 1, 2 or 3 is selected and implemented, the Capitol Yard and Graniterock’s business there would be permanently taken by the Project, and the Capitol Yard would no longer play its regional role of consolidating and aggregating the production and shipment of construction materials. Graniterock estimates that, because it is rail served, the current Capitol Yard facility reduces truck traffic on U.S. Highway 101 by approximately 120,000 VMT per year; if the Modernization Plan is implemented (which Alternatives 1, 2 and 3 would entirely preclude), VMT on U.S. Highway 101 would be reduced by approximately 2.5 million VMT per year. Hence, if the Capitol Yard is taken by the Project, there would be a corresponding, dramatic increase in long haul truck traffic to construction sites in the Bay Area. And the Modernization Plan’s promise of further reducing truck VMT would be lost as well. This is an impact that was not studied by the Draft EIR/EIS.

1720-2893

Graniterock would also be remiss if it did not point out that it would vigorously contest any proposed take of the Capitol Yard property and business. Indeed, the fact that the site has been depicted on Project maps for acquisition by the Project could impact its existing business operations and proposed Modernization Plan,<sup>2</sup> entitling Graniterock to precondemnation damages and/or damages for inverse condemnation. At a minimum, a take of the Capitol Yard, or any portion thereof, particularly if rail service and the existing business footprint cannot be maintained, would entitle Graniterock to an award of damages for the value of the entire property at its highest and best use, as well as damages for business losses, severance damages, relocation costs and other consequential damages. Graniterock reserves all of its rights in this regard.

1720-2894

**Graniterock Supports Alternative 4 if Rail Service is Maintained at the Capitol Yard**

On December 13, 2019, Graniterock met with Brian Stanke, the City of San Jose’s Rail Planning Manager, to discuss Graniterock’s proposed Modernization Plan. At this meeting, Mr. Stanke quickly advised Graniterock of the potential impacts of the HSR Project upon the Capitol Yard and recommended that Graniterock meet with HSR staff. Until this meeting, Graniterock was generally unaware that the HSR Project could impact its existing and proposed future operations. Since this meeting, Graniterock’s attempts to advance its Modernization Plan with the City have gone no further.

It was at this point that Graniterock was provided with Project drawings by HSR staff, at the request of Mr. Stanke. Graniterock then learned that, whereas Alternatives 1, 2 and 3 would essentially take the entire Capitol Yard property and business, Alternative 4 would take only a small portion of the Capitol Yard, adjacent to the current UP main line, for permanent “HSR Right-of-Way” and a “Temporary Construction Easement.”

Graniterock is therefore generally supportive of Alternative 4, despite the fact that even this alternative has caused Graniterock to reconfigure plans for its existing and future operations, including site configurations, internal traffic patterns, rail track layout and logistics. The critical element, from Graniterock’s perspective, is that its rail spur service to the UP main line be

<sup>2</sup> As noted below, Graniterock has been unable to advance its proposed expansion plans with the City since meeting with staff on December 13. Graniterock’s existing and proposed business operations are therefore already being impacted and delayed by the Project.



## Submission 1720 (Barry Shotts, Graniterock, June 23, 2020) - Continued

Mr. Brian Kelly  
Page 5  
June 23, 2020

1720-2894

preserved during the construction and operation of the Project, as currently configured and as proposed for expansion under the Modernization Plan.

1720-2895

It was in this spirit that Graniterock met with HSR Project staff<sup>3</sup> on January 30, 2020, and again on March 4, 2020, to discuss the Project and its impacts upon the Capitol Yard, including the Modernization Plan. HSR staff advised Graniterock that Alternative 4 was the preferred Project alternative and that it would be possible to maintain Graniterock's rail spur service to the UP main line during construction and Project operations.

Although these two meetings with HSR staff were productive and promising, the Draft EIR/EIS itself contains no details or commitments regarding how potential impacts to the Capitol Yard under Alternative 4 would be mitigated, particularly impacts to the facility's rail spur. This is not just a potential, unmitigated impact to Graniterock and the Capitol Yard; Graniterock contributes an estimated 70% of the freight transported by rail along the peninsula via the Monterey Corridor with a fleet of over 200 bulk rail cars over an average of 5 days per week. Any impact to Graniterock's rail service would therefore dramatically impact regional freight rail service.

Graniterock therefore requests that the Final EIR address this impact in detail and identify appropriate mitigation measures to reduce this impact to a level of insignificance under Alternative 4. Graniterock appreciates the time and effort of HSR staff in this regard and believes that a Memorandum of Understanding – providing clarity and certainty on how Graniterock's rail spur and other operations would be accommodated – would also be an appropriate vehicle to that end.

1720-2896

### **The EIR/EIS Fails to Adequately Study or Mitigate the Impact of the Project on Freight Rail**

In addition to impacts to the Capital Yard footprint, Graniterock is also concerned about the potential impacts of the Project upon freight rail service to the Monterey Corridor and beyond. The Draft EIR/EIS expressly notes the importance of freight movement within the Bay Area, likening the San Jose to Gilroy corridor and the Port of Oakland to Sacramento route through the Altamont Pass as a "mega-region" which "serves 19 counties and 147 cities, employs more than 1.7 million workers, and contributes more than \$10 billion to the mega-region's economic output." Draft EIR/EIS at pages 2-45, 46. The Draft EIR/EIS also notes that "[f]reight rail traffic in the project extent is expected to increase at a compound annual growth rate of 3.5 percent to 2040 because of increased intermodal rail shipments (e.g., shipping containers that can be single or double stacked on railcars, stacked in a container ship, or placed on a truck trailer chassis) coming from the Port of Oakland (Caltrans 2014)." Draft EIR/EIS at pages 1-23, 24.

As the EIR/EIS also notes, within Santa Clara County and the Monterey Corridor, UP operates the freight rail system on a track (MT-1) that also provides for Caltrain, Amtrak and ACE passenger service and that "UPRR freight train operations do not follow a set schedule, varying

<sup>3</sup> Graniterock met with Dave Shpak, Julian Bratina and John Litzinger at these meetings.

Mr. Brian Kelly  
Page 6  
June 23, 2020

1720-2896

in response to freight customer needs and activity." Draft EIR/EIS at page 2-45. In Graniterock's experience, a flexible schedule for freight rail service is critical in order to match incoming shipments of aggregate with facility production and customer demand for construction materials as project progress. To that end, the trackage rights agreement ("TRA") originally negotiated in 1991 between the Peninsula Corridor Joint Powers Board ("PCJPB") and the Southern Pacific Transportation Company, UP's predecessor-in-interest to this corridor, "does not limit freight service hours on the UPRR-owned MT-1 track between CP Coast and CP Lick" and requires PCJPB "to allow for one daytime 30-minute freight window between 10 a.m. and 3 p.m." and "one track for exclusive freight use between midnight and 5 a.m." Draft EIR/EIS at page 3.2-41.

Given the importance of freight rail to the Project area and region, the EIR/EIS acknowledges that:

The project would have a significant impact if it would substantially disrupt or interfere with freight operations or require greater temporal separation that would change freight rail service such that resultant diversions to truck or other freight modes would result in significant secondary impacts related to air quality, noise, GHG emissions, or traffic operations (as defined by the other applicable significance criteria in this Draft EIR/EIS). Draft EIR/EIS at page 3.2-18.

At the same time, the Draft EIR/EIS notes the many impacts the Project would have upon freight rail service. During Project construction, impacts would be "significant for all four project alternatives because project construction would substantially disrupt or interfere with freight operations" within the Project area, "resulting in delays and rescheduling of freight service," which would in turn result in the "temporary diversion of freight to trucks, causing additional noise, air quality, GHG emissions and roadway traffic compared to transport by rail." Draft EIR/EIS at page 3.2-92. Alternative 4, in particular, would be the second most impactful alternative because of the conversion of the existing rail corridor to accommodate a single track dedicated for freight and two electrified tracks for passenger service. Draft EIR/EIS at page 3.2-91. Graniterock was encouraged to read that "Alternative 4, the preferred alternative, would retain the existing spur or siding connections" within the Project area, which we hope means that the existing rail spur service to the Capitol Yard would be retained. Id.<sup>4</sup>

1720-2897

During Project operations, the Draft EIR/EIS notes that potential impacts could arise from the "sharing of tracks north of CP Coast with Alternatives 1 and 4," specifically, "the impact of HSR, Caltrain, and freight sharing MT-1 and MT-2 north of CP Coast" "with potential freight timing and capacity conflicts."<sup>5</sup> Draft EIR/EIS at page 3.2-92. Freight trains would not be able to access mainline tracks north of CP Coast during peak hours in the morning and evening and

<sup>4</sup> From Graniterock's perspective, on balance, this counsels heavily in favor of Alternative 4, despite the disruption this alternative would cause to rail operations during construction.

<sup>5</sup> The Draft EIR/EIS concludes that there would be no impact to freight service within the Project area under Alternatives 2 and 3 because freight rail would have a dedicated track throughout the Project area under these alternatives, although serious and substantial impacts from these alternatives would result from the additional right-of-way needed for these alternatives.

## Submission 1720 (Barry Shotts, Graniterock, June 23, 2020) - Continued

Mr. Brian Kelly  
Page 7  
June 23, 2020

1720-2897

would be confined to other times of the day, including from midnight to 5 a.m. The Draft EIR/EIS concludes that freight service through the Project area “should be able to complete normal round-trip service most of the time,” but that the Project “would require changes in freight operations practices north of CP Coast,” including one-way trains, longer trains, “the compression of freight service hours” and the “staggering” of train trips “over several nights.” Despite these multiple impacts, the Draft EIR/EIS somehow concludes that such impacts would “not cause a change in freight service such that resultant diversions to truck or other freight modes would occur” and that such impacts would be “less than significant.” Draft EIR/EIS at page 3.2-93.

That is not reality, and it does not appear that the UP, the BNSF or actual rail freight customers were ever consulted in reaching this conclusion. As the Draft EIR/EIS itself notes, “UPRR freight train operations do not follow a set schedule, varying in response to freight customer needs and activity.” Draft EIR/EIS at page 2-45. This is because the transportation needs of shippers and receivers of goods do not follow the same predictable patterns of transit service. It is this flexibility which is crucial in order for freight rail to meet ever-changing supply and demand.

1720-2898

Graniterock was encouraged to see that within the Monterey Corridor and adjacent to the Capital Yard, freight rail would operate on MT-1, which would be dedicated to freight. But the rail network upon which shippers depend is highly integrated. The compression of freight rail hours, “staggered” trains, precluding round trip trains and the resultant uncertainty of these disruptions in service anywhere within the Project area would cause delays and have a ripple effect throughout the system.

Simply put, if shippers and customers cannot send and receive goods when they are needed, because of all the disruptions in service caused by the Project, they will in fact turn to truck deliveries to provide the greater certainty upon which their businesses depend. It has been estimated that one UP double-stack train can take up to 300 trucks off of already congested highways, that rail is almost four times as fuel efficient than trucks, and that rail generates a carbon footprint an average of 75 percent less than moving freight by truck (Union Pacific 2020). The likely conversion of rail to truck shipments would therefore have a significant impact upon VMT, air quality, GHG emissions and traffic operations. The Draft EIR/EIS’s conclusion that Project operations would have an insignificant impact upon freight rail is conclusory and without substantial evidence.<sup>6</sup>

1720-2899

Unfortunately, the one mitigation measure proposed to deal with these significant impacts lacks both detail and substance. After entirely dismissing the impact of Project operations upon freight rail, the Draft EIR/EIS says that, to deal with potentially significant impacts from Project construction, “[p]rior to construction the contractor would prepare a railway disruption control plan for Authority approval.” Draft EIR/EIS at page 3.2-95. The “goal of the railway disruption

<sup>6</sup> The Draft EIR/EIS casually concludes these many impacts are “insignificant” with only a footnoted reference to the “common practice on other light density freight lines shared with transit such as the River Line in New Jersey and some of the San Diego Trolley System.” Draft EIR/EIS at page 3.2-93, footnote 20. There is no evidence offered anywhere in the document that these other rail lines bear any resemblance to the Project area in terms of service volume, layout and potential conflicts.

Mr. Brian Kelly  
Page 8  
June 23, 2020

1720-2899

control plan” – identified as TR-MM#3 – Railway Disruption Control Plan - would be to “minimize the overall duration of disruption of passenger and freight operations” and to “coordinate” with UP and passenger rail providers and to “maintain passenger rail and UPRR’s emergency access through construction.” Id.

These are encouraging goals, but no further information is given. There would be no apparent oversight of this “railway disruption control plan” other than by the HSR Authority itself. UP has apparently not been consulted, which is critical since UP controls much of the right-of-way sought within Project area, nor the BNSF nor freight rail customers.<sup>7</sup>

While this plan would have the right intentions, the problem is that there are no details provided in the Draft EIR/EIS on exactly *how* freight operations would be maintained, and there would be no apparent oversight or enforcement of any such mitigation measures by an impartial authority. As the court noted under similar circumstances in *Gray v. County of Madera*, 167 Cal. App. 4th 1099, 1119 (Cal. Ct. App. 2008), the HSR Authority “has not committed itself to a specific performance standard” but rather has “committed itself to a specific mitigation goal.” It has also left itself, and not another agency with enforceable oversight, as the only agency to carry out the railway disruption plan. TR-MM#3 is therefore inadequate as a measure to mitigate impacts to freight rail operations under CEQA, because it impermissibly defers any detailed mitigation standards to some future date, to be decided upon by the Project applicant itself.

#### Summary

In spite of its concerns expressed above, on balance, Graniterock is supportive of the Project if Alternative 4 is selected. It is of paramount concern, however, that rail service to the Capitol Yard be maintained during Project construction and operations and that specific, detailed and enforceable steps be put in place to mitigate impacts to freight rail within the Project area. Graniterock appreciates the time and effort of HSR staff in meeting with us earlier in the year, and we look forward to continuing to work together to achieve these common goals.

Very truly yours,



Barry J. Shotts

cc: Pat Mapelli  
Erik Schoennauer

<sup>7</sup> The Draft EIR/EIS candidly notes that “the Authority should expect UPRR to defend any ROW rights they possess vigorously.” Appendix 2-L: Constructability Assessment Report – Record PEPP at page 12-3.

## Response to Submission 1720 (Barry Shotts, Graniterock, June 23, 2020)

### 1720-2887

The comment's support for Alternative 4 is noted. This comment is primarily an introduction to the remainder of the comment letter. The comment is noted and does not indicate any specific concern regarding any of the conclusions in the Draft EIR/EIS.

### 1720-2888

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment opposes Alternatives 1, 2, and 3, which would take the entire Capitol Yard for temporary use as a precasting yard as well as a portion taken permanently for HSR right-of-way. The comment asserts that the landowner would be unable to maintain a viable business under Alternatives 1 and 3. Section 3.12, Socioeconomics and Communities, discusses project features for relocation assistance and compliance with the relocation act. The Authority would implement project features, including SOCIO-IAMF#2 and SOCIO-IAMF#3 to avoid and minimize economic impacts, described in Volume 2, Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features.

### 1720-2889

The comment expresses concern for the impacts of Alternative 2 on the landowner. Please refer to the response to submission SJM-1720, comment 2888.

### 1720-2890

The clarification regarding the company name and services is noted. Granite Rock Recycling Services has been revised to Graniterock in the Final EIR/EIS.

### 1720-2891

The comment suggests alternate locations for precasting and construction staging. The West Wind Capitol Drive-In is included in Alternatives 1 and 3 as part of the precast site. The suggestion for use of parcels 455-09-068 and 455-09-054 is noted.

Please refer to the response to submission SJM-1720, comment 2888 regarding relocation support.

### 1720-2892

The comment noted that the Draft EIR/EIS should evaluate the secondary impacts on Graniterock's Capitol Yard, particularly those related to Vehicle Miles of Travel. Please refer to Impact TR#5 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a summary of the project's anticipated effects related to VMT. In the year 2040, all project alternatives would reduce VMT within Santa Clara County by 230 million vehicle miles on an annual basis. The project footprint evaluated within the Draft EIR/EIS includes the temporary take of the referenced property as necessary during project construction. However, even with potential increases in freight traffic, the overall effect on VMT resulting from the project is expected to be a significant decrease within the County. With the overall decrease in VMT, air emissions would likewise decrease.

### 1720-2893

The comment states that the landowner would contest proposed take of the Capitol Yard property. Please refer to the response to submission SJM-1720, comment 2888.

### 1720-2894

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment expresses support for Alternative 4 if rail service is maintained at the Capitol Yard. Alternative 4 includes realignment of the existing rail spur to maintain access to Graniterock as shown on Sheet TT-D4007 in Book 4A of Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record. The comment is noted and does not indicate any specific concern regarding any of the conclusions in the Draft EIR/EIS.

## Response to Submission 1720 (Barry Shotts, Graniterock, June 23, 2020) - Continued

### 1720-2895

The Authority appreciates the willingness of Graniterock to meet and discuss the HSR project and Graniterock concerns regarding its facilities and operations. The comment is correct that the Authority stated that it would be possible to maintain Graniterock's rail spur service to UPRR during construction and operations. As stated in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS on page 2-60 regarding Alternative 4: "UPRR spur and industrial tracks would be maintained from De La Cruz Boulevard to the MOWF, and a dedicated freight connection to the South Gilroy." The specific track connections proposed are shown in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, of the EIR/EIS, which shows the engineering drawings. Refer to Drawing No. TT-D4007, which is in Book 4A, Sheet 7 of 148, which shows the separate line for freight/other passenger rail (MT3) and a spur access at the Capitol Yard.

### 1720-2896

The Draft EIR/EIS analyzes the potential impact of the HSR project on freight rail service and capacity during both construction and operations. The comment describes the EIR/EIS analysis and other information concerning the importance of freight rail service to the economy. As described in the EIR/EIS, the HSR project would maintain the existing track capacity for freight south of CP Coast such that capacity constraints would not be reduced by the project for freight. North of CP Coast, the EIR/EIS notes that because of the amount and speed of both HSR and Caltrain operations and the need to maintain established service as scheduled, slow-moving and long freight trains would not be able to access the Caltrain corridor mainline tracks north of CP Coast during peak hours in the morning and the evening. Freight operations would be able to operate outside peak hours including the midnight to 5 a.m. period. Constraining freight to periods outside of peak passenger service hours would require a change in current practices and would require changes in freight operations practices north of CP Coast. However, through use of longer consists or staggering over several nights, the compression of freight service hours would not result in a diversion of freight hauling from freight trains to trucks or other modes and, thus, would not result in any potential secondary impacts related to air quality, GHG emissions, noise, or traffic congestion. Regarding spur access from the UPRR mainline to the Capitol Yard, as discussed in other responses, this would be maintained with Alternative 4.

### 1720-2897

The EIR/EIS analysis of freight operations in Section 3.2, Transportation, takes into account the amount of freight north of CP Coast, the track capacity, the likely change in available track times for freight, taking into account the increase in speed and number of Caltrain and HSR operations. Constraining freight to periods outside of peak passenger service hours would require a change in current practices and would require changes in freight operations practices north of CP Coast. However, through use of longer consists or staggering over several nights, the compression of freight service hours would not result in a diversion of freight hauling from freight trains to trucks or other modes and, thus, would not result in any potential secondary impacts related to air quality, GHG emissions, noise, or traffic congestion.

This comment does not introduce any additional evidence to question this conclusion other than to state that this is "not reality" without providing any substantiation as to why a different conclusion should be reached.



## Response to Submission 1720 (Barry Shotts, Graniterock, June 23, 2020) - Continued

### 1720-2898

As explained in Section 3.2.6.6, Freight Rail Service, of the Final EIR/EIS, south of CP Coast, the project would not affect freight track capacity, and thus there would be no effect on freight operations between Santa Clara and Gilroy. It is only north of CP Coast in Santa Clara where there would be some compression of freight service hours to avoid peak passenger rail operations. Pursuant to comments submitted by Graniterock and others, the Authority conducted additional analysis examining in detail concerns about shortening of nighttime freight operational windows north of CP Coast by analyzing freight dispatch and operational data in detail, and this analysis has been added to the Final EIR/EIS. That analysis revealed that a partial compression of freight evening service hours would not prevent the current and forecasted amount of freight service from completing round trip moves in the Caltrain Corridor north of CP Coast because there is adequate time to accommodate the average duration of freight moves (as well as some of the infrequent longer duration moves) within remaining operational hours. The review of this new data confirmed the conclusion in the Draft EIR/EIS for the San Jose to Merced Project Section regarding freight operations. Regarding “staggering” of trains, because adequate track access will remain north of CP Coast to complete round trip moves within a single night under most conditions, the “staggering” of freights is only expected to be required infrequently. There will also remain capacity to use longer trains on occasion, if needed, as the average train lengths for current service are far smaller than the maximum train lengths used at present (see PCJPB 2019, as cited in Section 3.2, Transportation, of the Final EIR/EIS), as well as additional trains on occasion given the capacity on the tracks. The use of these strategies (staggering, additional trains, longer trains) is not expected to be routine, and would occur only infrequently, likely for specialty cargoes or during temporary periods of higher freight demand. Overall, the review of the new data confirmed the conclusions in the Draft EIR/EIS that the project would not result in a diversion of freight hauling from freight trains to trucks or other modes and, thus, would not result in any potential secondary impacts related to air quality, GHG emissions, noise, or traffic congestion. Revisions have been made to Section 3.2 of the Final EIR/EIS to clarify potential effects on freight rail, particularly related to effects north of CP Coast as well as potential for “ripple” effects south of CP Coast.

This comment does not introduce any additional evidence to question this conclusion.

### 1720-2899

This comment concerns potential disruption to freight operations during construction. As described in other responses to Graniterock, access to and from the UPRR mainline via the spur at the Capitol Yard would be maintained during construction, which would allow continued operations during construction. Given UPRR control of freight operations within the UPRR corridor and Caltrain control within the Caltrain corridor, Mitigation Measure TR-MM#3 specifically requires coordination with passenger rail providers, Caltrain, and UPRR to implement the railway disruption control plan. There is no requirement in CEQA or NEPA to designate a third party to oversee mitigation measure implementation. As the lead agency, the Authority can oversee implementation of the mitigation adopted through the environmental review process. The PCJPB, for example, has a mitigation measure adopted through its 2015 EIR (PCJPB 2015, as cited in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS) for the PCEP to address potential disruption to freight and other passenger rail services during electrification construction, and the PCJPB is overseeing its own implementation of the mitigation measures. In this instance, since the PCJPB and UPRR own the railroads in which the HSR project would be constructed (in part), the Authority must coordinate with and obtain the approval of both parties for proposed construction activities, which allows for their review and input on the railway construction disruption plan. Regarding a specific performance standard, Mitigation Measure TR-MM#3 identifies that its goal is to “minimize the overall duration of disruption of passenger and freight operations” and “maintain reasonable LOS”, while “allowing for an expeditious completion of construction.” These articulated goals function as the performance standards for this measure. As discussed in Impact TR#20 in Section 3.2 of the Draft EIR/EIS, the disruptions to freight operations are expected to be on the order of hours or at most a few days at any one location. With implementation of Mitigation Measure TR-MM#3, short-term disruptions, while they may affect temporary freight operations, are not expected to result in overall change in freight service and operations such that there would a substantial diversion to trucks. The comment does not identify what alternative performance standards should be utilized. Given the variable freight operations and the limited extent of expected disruptions, a further articulation of an exact performance standard is neither feasible nor necessary to control potential effects.

However, pursuant to this comment and other comments concerning freight disruption during construction, Mitigation Measure TR-MM#3 has been revised in Section 3.2 of the Final EIR/EIS to provide greater clarity.

## Response to Submission 1720 (Barry Shotts, Graniterock, June 23, 2020) - Continued

### 1720-2900

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment reiterates the landowner's support of Alternative 4 with maintenance of rail service to Capitol Yard. Alternative 4 includes realignment of the existing rail spur to maintain access to Graniterock as shown on Sheet TT-D4007 in Book 4A of Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record.

## Submission 1338 (Steven Basarich, Great West Equipment, June 1, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1338 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 6/1/2020  
**Submission Date :** 6/1/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** Steven  
**Last Name :** Basarich

**Stakeholder Comments/Issues :**

1338-57

Please stop this railway waste. This project will go through my property causing me to relocate or probably cause me to shut my doors forever. This is the biggest money sive to date in this state.  
Steve

## Response to Submission 1338 (Steven Basarich, Great West Equipment, June 1, 2020)

### 1338-57

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.



## Submission 1812 (Harvey Darnell, Greater Gardner Coalition, June 23, 2020)

ATTN: San Jose to Merced Project Section: Draft EIR/EIS

To whom it may concern:

**We are the City of San Jose Strong Neighborhoods Initiative Greater Gardner Coalition Neighborhood Action Coalition** comprised of the Gardner, North Willow Glen and Gregory Plaza Neighborhoods. We submitted over 50 pages of Scoping questions for the current San Jose to Merced Project Section draft EIR/EIS to the CHSRA on April 9 2009.

Two of our Greater Gardner Coalition Chairpeople, Kevin Christman and Harvey Darnell, have participated for many years on the San Jose HSR Community working groups.

We are aware that the CHSRA Board in 2019 at a Board meeting in San Jose, chose the preferred alignment to be what is described as Alternative 4 in the Draft EIR/EIS. This Alternative at grade would use quad gates at Virginia St and Auzerais Av rail crossings and run on the existing berm and bridges which would be rebuilt and widened to accommodate a second electrified set of tracks through Greater Gardner. With several Public Speakers from Greater Gardner expressing our concerns over such a choice, several members of the CHSRA Board including Senator Jim Beall, expressed to the Community that although their chosen route was through the heart of our Neighborhoods great care and sensitivity would be used in the process to minimize the impact of such a huge infrastructure project on our Neighborhoods. We strongly believe this document fails the Greater Gardner Neighborhoods in this regard.

We will address inadequacies in four sections of the Draft EIR/EIS as pertains issues which we have brought to your attention over the last 11 years. The sections which we feel have not adequately addressed our concerns are: Chapter 3, section 3-15 Parks, Recreation and Open Space, section 3-4 Noise and Vibration, section 3.17 Cultural Resources and Chapter 5 Environmental Justice.

Concerning Fuller Park

In 2005 Fuller Park was created using 75 year-long city surplus remnant lands (left over from the demolition of dozens of home on Fuller Av in 1930 to build the SP Co RR) with the addition of an equal amount of leased railway right of during the City of San Jose Strong Neighborhoods Initiative process with major community involvement of the Greater Gardner Coalition. This SNI project was the City's attempt to right a wrong that had been thrust on the neighborhood in 1930 dividing the neighborhood in two.

In Chapter 3, section 3-15 very little attention is paid to Fuller Park but does indicate taking .02 acres to create a new driveway to a utility/signal box to be built on the new berm and moving the access drive several feet west.

In Chapter 5, the report also dismisses the effects on Fuller Park. On page 5-77 it states "Fuller Park would not be affected by changes in access but would experience temporary construction easements and permanent property acquisition and construction-related noise from Alternative 4. However, Fuller Park is located within an urban/residential setting and is not considered a noise- or vibration-sensitive park because a certain amount of

ambient noise and vibration is already present because of its proximity to the existing UPRR right-of-way. Therefore, users of the park are unlikely to be affected by construction noise and vibration."

This statement is patently false as Fuller Park currently consists of approximately 1 acre of city dedicated land and a lease agreement with the Joint Powers Board for approximately 1 acre of Right of Way south of the Berm and north of and contiguous with the city owned land on Fuller Av, creating a 2 acre park. Not only does the report not indicate if any and how much land will revert to use as an addition/annex to the City Owned land for Fuller Park but in addition is taking .02 acres of city owned land to create a new access drive to a signal house on the widened berm. To cut the Park acreage in half with no mention of mitigation is totally unacceptable.

The report does not indicate how you will protect the 90 year old Australian Pine trees (at the border of the City owned land separating it from the leased ROW) which were planted by the Southern Pacific Railroad as mitigation for its encroachment into the neighborhood in 1930. It appears that moving the access drive to the west will result in the loss of a least one of these Heritage Trees. In addition, the construction activity with heavy equipment needed to widen the berm may irreparably harm the trees due to soil compaction over their roots. How will you protect these Heritage Trees? In the event of tree loss due to your construction how will you guarantee their replacement with mature trees.

We also disagree with the report's conclusions about changes in access and "the users not being affected by construction noise and vibration" and its omission of the additional noise and vibrations generated by the increase in train traffic and the need to sound the train horns sooner for the widened rail crossing at Virginia Av. Overall the changes proposed adjacent to Fuller Park will make the park far less usable to the surrounding community. The report needs a plan for sufficient mitigation to this harm.

In Chapter 3, section 3.4, Noise and Vibration, at a public Zoom meeting your staff pointed out to us the charts and maps indicating the areas west of the Bird Av railroad bridge would be so severely impacted by noise and vibration as to require high sound walls on both sides of the tracks extending north past Auzerais Av. Such a set of walls would be a severe blight on the neighborhood and further separate and isolate the different areas of the neighborhood. Also, the stated plans for such walls would do nothing to mitigate noise and vibrations east of Bird Av along Fuller Av and Jerome St. A more equitable solution would be to create grade separated crossings at Virginia St and Auzerais Av. The city of San Jose has requested such mitigation and we feel it is the minimum mitigation required for this neighborhood's quality of life. In addition such grade separated crossings would have the additional benefit of allowing emergency vehicles to have unrestricted access to both neighborhoods.

In the same Zoom public meeting on this Draft EIR/EIS your staff could not indicate which bridges in our neighborhood (Bird Av, Delmas Av, Prevost Av) would require widening or reconstruction. The question was generated by our concern with the noise and vibrations of pile driving which would be required for such modifications given the liquefaction zone soils along this route. From our experience such pile driving on the SR 87 reconstruction in the early 2000's damaged adjacent homes This damage required

## Submission 1812 (Harvey Darnell, Greater Gardner Coalition, June 23, 2020) - Continued

1812-2996	compensation to the homeowners and repairs to those homes, authorized and reimbursed by Caltrans. There is no mention of how this will be mitigated.	1812-3001	As mentioned above, this new right of way would be contiguous in part with the City of San Jose North Willow Glen Historic Conservation District. There is no mention in Chapter 3, section 3.17, on how this project would impact the historic Conservation District and its resources. The Neighborhood also has the Word of Faith Church on Delmas Av as a vital cultural resource in the neighborhood. If the Berm and Delmas Av Bridge are widened it will have significant impact on the usability of the Church. What mitigations will be provided for the church?
1812-2997	The Delmas Av Bridge is a historic bridge and is original design from 1930 and a gateway into the City of San Jose Historic Conservation Area (created March 2020) starting at the Railroad tracks south to Willow from Delmas Av west to Bird Av. What mitigations will be put in place to preserve this historic structure? The North Face of the Prevost Av bridge is also historic and what efforts will be in place to preserve it?	1812-3002	In conclusion, the Greater Gardner Coalition calls on your staff to revise the report to specifically call out the impacts of and mitigations proposed for Alternative 4 to the Greater Gardner Neighborhoods. Along the entire Route from Scott Blvd south to Merced there is no other incursion into an existing single family neighborhood with rail running along the backyards and so close to individual houses. We request that, in the name of Environmental Justice, your staff call out such impacts to, and remedies for, these neighborhoods in each section of chapter 3 and specifically call out the adverse issues which will affect the minority residents lining the tracks from SR 87 to I-280.
1812-2998	If the Bird Av bridge requires widening, it will require lowering the roadbed further south to the West section of Fuller Av exacerbating an already dangerous intersection. At present, the cars exiting the underpass often are traveling 35-50 mph going up an incline and can't see cars attempting to exit Fuller Av to the southbound lanes of Bird Av. If the bridge requires widening, what mitigations are being proposed to alleviate this dangerous intersection being worsened by the proposed alterations?	1812-3003	Your electronic attempts at vetting this Draft EIR/EIS during the local Shelter in Place Order failed to reach the minority residents of Greater Gardner, as so many of the low income minority community members have less than adequate internet capabilities and presence. This failure to include the minority community makes your final product suspect and opens the possibility for future action to rectify this injustice.
1812-2999	From Chapter 5 Environmental Justice:  In table 5-15, under Alternative 4, you state: " There would be little change to the visual environment. Existing landscaping and barriers would limit most residents' exposure to the at-grade railway".  We strongly disagree with this conclusion. For the residents east of the railway who use the Virginia Street crossing to access the shortest route for children attending Gardner Academy, this wider at-grade crossing puts a low income minority population at severe risk for harm when trying to access their school. This is hardly environmental justice.		Respectfully,
1812-3000	In table 5-17, you list four residential displacements in the San Jose Diridon Station Approach, all of which will be in the Greater Gardner Neighborhoods. In the early 1930's more than 30 homes were removed from the JPB (then Southern Pacific) ROW along Fuller Av. This action lead to a marked degradation in the quality of the neighborhood. What had once been a middle-class neighborhood declined to a redlined neighborhood as a result of the railroad incursion. Next, in the late 1960's and early 1970's, hundreds of homes were removed from the Northern and Eastern Borders of the Neighborhood to create Highways I 280 and SR 87 and along Bird Av to widen it to six lanes divided with a median, further adding to the decline of the value in homes of the neighborhood. The creation of these transportation infrastructure projects, besides removing up to a third of the homes in the neighborhood, created insurmountable barriers between the remaining pieces of the neighborhood. This is a neighborhood which over time became predominantly Hispanic American with lower incomes. Now you wish to remove more homes and create further barriers to flow through the neighborhood with the widening of the tracks, crossings and bridges and to introduce high sound walls on both sides of the tracks west of Bird Av to mitigate severe noise. This is hardly Environmental Justice for such a minority neighborhood to historically incur severe transportation related impacts, repeatedly, over the course of 80 years. The Greater Gardner minority communities have repeatedly asked for greater equity and environmental justice all the way back to the 1960's. The verbiage in this report is totally dismissive of their concerns, especially the concern about once again being subjected to a major years-long transportation project in the neighborhood for Fifth time since 1930. Such repeated transportation incursions in a minority area are the antithesis of Environmental Justice.		Harvey Darnell Chairperson Greater Gardner Coalition  Kevin L. Christman Former Chairman, Greater Gardner Coalition, 2002-2006  Bill Rankin President North Willow Glen Neighborhood Association  Mary Pizzo Gregory Plaza Neighborhood Advocate

## Response to Submission 1812 (Harvey Darnell, Greater Gardner Coalition, June 23, 2020)

### 1812-2991

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations, SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project, SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The comment states concern over the HSR through the Greater Gardner Neighborhoods. As described in Chapter 9, the Authority has conducted extensive outreach to established community groups (e.g., Gilroy Community & Neighborhood Revitalization Committee, and the Seven Trees, Gardner, Goodyear-Mastic, and Alma neighborhood associations). Project effects associated with construction noise and vibration, temporary construction-related aesthetics and visual quality, public utilities and energy, hazardous materials and waste, operational safety (including at the at-grade crossings), operational noise and vibration, operational effects on Fuller Park, and other concerns are analyzed and addressed in the Final EIR/EIS including the implementation of numerous Impact Avoidance and Minimization Features (IAMFs) and mitigation measures. Alternative 4 will include safety improvements relative to the existing rail corridor including quad gates at all at-grade crossings, median channelization, and fencing (where not already present) including at Virginia St. and Auzerais Avenue. In addition, as discussed in Chapter 5 in the Final EIR/EIS, the Authority is proposing several additional community improvements as offsetting mitigation in the Gardner/North Willow Glen area to help offset residual effects after the consideration of direct mitigation and the value of project benefits: GWG-OMM#1 –Gardner Elementary School Noise Treatments; GWG-OMM#2 –Noise Treatments for Certain Residential buildings Adjacent to SR87 and I-280; and GWG-OMM#3 –Fuller Park/Fuller Avenue Recreational Improvements.

The Authority will continue to engage jurisdictions and stakeholders throughout the design, construction, and operation of the project.

### 1812-2992

As discussed under Impact PK#6 in Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space, of the Draft EIR/EIS, the impact on Fuller Park would be less than significant under Alternative 4 because the permanent acquisition of 0.03 acres would not change the use of this park nor diminish its capacity. This calculation is based on the City-owned park land; it does not include the part of the park that is currently Caltrain right-of-way. This area directly along the railroad, while technically within the park, is not useable for park purposes due to the incompatibility of safe recreational use directly adjacent to an active railroad, and this area is presently fenced off for the purposes of safety. The area north of the line of trees and the existing fence is not developed. The location of the proposed additional track (MT-3) and an associated retaining wall relative to Fuller Park are shown in Volume 3, Book 4A, Sheet 4 A (Drawing TT-D4004). As shown in that preliminary engineering drawing, the existing two tracks will be realigned northward (away from Fuller Park) and the new track and retaining wall would occupy the area approximately 15 to 25 feet south of where the southernmost existing track is located. The new track will be north of the existing fence location, except at the eastern edge of Fuller Park (which is one of the areas of minor acquisition described in the EIR/EIS). The retaining wall will likely be at approximately the location of the existing fence. Consequently, the HSR project, apart from the acquisition of 0.03 acre within the city-owned portion of the park, would not have additional effect on reducing areas useable for safe recreational use compared to existing conditions.

The continued use of the Caltrain ROW for train tracks (including the addition of one track with the HSR project) and train operations is consistent with current ROW uses north of the existing safety fence at Fuller Park. Furthermore, Fuller Park is an urbanized park next to a highly active railroad line today; the addition of HSR trains does not change the context of this urban park. Therefore, the conclusion that the impact is less than significant is valid, and no mitigation is required.

As described in Chapter 5, Environmental Justice, in the Final EIR/EIS, Alternative 4 would not result in a disproportionately high and adverse effects related to parks or Fuller Park in the Gardner/North Willow Glen area because the useable area of Fuller Park would only be affected minimally by project acquisition.

The Authority has conducted a community improvements planning process to identify

## Response to Submission 1812 (Harvey Darnell, Greater Gardner Coalition, June 23, 2020) - Continued

### **1812-2992**

potential improvements as offsetting mitigation that can help to offset residual disproportionately high and adverse effects to minority and/or low-income populations. The Gardner/North Willow Glen area has a higher percentage of low-income persons than the reference community, but does not have a higher percentage of minority persons. After consideration of direct mitigation and project benefits, Alternative 4 would have residual disproportionate high and adverse effects in the Gardner/North Willow Glen community related to operational noise (there would be approximately 6 locations near Virginia St. and I-280 with residual severe noise effects after noise barrier mitigation). To help offset those effect, the Authority proposed residential noise treatments for residences along I-280 and SR 87 in certain locations and noise improvements at the Gardner Elementary School. In addition, the Authority is also proposing Fuller Park/Fuller Avenue Recreational Amenities to help offset residual project effects (even though the project would not result in significant impacts related to parks or Fuller Park specifically).

### **1812-2993**

Heritage trees are protected trees, as described in Volume 2, Appendix 2-J, Regional and Local Plans and Policies. Heritages trees are protected by regional and local plans and policies, and they would be transplanted or mitigated as described under BIO-MM#75. Compensatory mitigation for heritage trees is based on the requirements in the local ordinance.

### **1812-2994**

Increased train operations are included in the noise and vibration analyses. The noise and vibration impact assessments accounted for all train operations during daytime and nighttime including HSR, Caltrain, other passenger trains, and freight trains in the project corridors. Under Alternative 4, trains would sound horns as they approach the West Virginia Avenue at-grade crossing. Based on train speed, only some trains would be sounding horns as they are passing Fuller Park. There would not be a noise impact at Fuller Park; therefore, no mitigation measures are proposed. Parks are not considered vibration sensitive, so there would be no vibration impact at Fuller Park.

Fuller Park is located within the screening distances to potential construction noise impact listed in Table 3.4-15 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS. Construction noise impact would be mitigated through NV-MM#1.

### **1812-2995**

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The proposed noise barriers included in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS are those that would mitigate significant noise impacts while following the Authority's noise mitigation guidelines in NV-MM#3.

AVQ-MM#7 provides measures to mitigate the visual impacts of noise barriers, including surface design enhancements and vegetation/landscaping. Please refer to Section 3.16, Aesthetics and Visual Quality, of the Draft EIR/EIS for more information.



## Response to Submission 1812 (Harvey Darnell, Greater Gardner Coalition, June 23, 2020) - Continued

### 1812-2996

Construction vibration mitigation measures are discussed in NV-MM#2 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS. The contractor would provide the Authority with a construction vibration technical memorandum stating how the project construction vibration criteria would be met. The contractor would then need to comply with required vibration reduction methods described in that memorandum. When a construction scenario has been established, the contractor would conduct pre-construction surveys at locations within 50 feet of pile driving to document the existing condition of buildings in case damage is reported during or after construction. If damage were to occur, the contractor would arrange for the repair of damaged buildings or would pay compensation to the property owner.

### 1812-2997

An Historic Conservation Area is not a type of historical resource, but may be considered a CEQA historical resource if it is adopted in a qualified local register of historical resources or it has been evaluated as a CEQA historical resource in a qualified survey. See HASR Section 2.5, California Register of Historical Resources (Cal. Public Res. Code, §5024.1 and Cal. Code Regs., tit. 14, §4850), for the CEQA historical resources regulations and Section 6.1.4, CEQA Historical Resources, for CEQA historical resources identification methods. See HASR Section 8.2, Properties Eligible for Listing in the NRHP/CRHR, regarding methods for reviewing historic districts. All buildings and structures in the APE that were more than 45 years old were included in the HASR survey and evaluations, as concurred by SHPO. See HASR Sections 8.1, Properties Listed in the NRHP/CRHR, and 8.2 for properties listed or eligible for listing in the CRHR or NRHP, as concurred by SHPO. The Willow Glen Historic Conservation District was founded after the completion of the HASR, and may be analyzed in future project studies per the Section 106 PA and the BETP.

### 1812-2998

The comment noted that the Draft EIR/EIS should evaluate the rail bridge over Bird Avenue and potential safety-related impacts if it requires widening as part of the project. Please refer to Drawing #TT-D4004 of Draft EIR/EIS Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, for an illustration of the project's proposed modifications at this location under Alternative 4. Alternatives 1, 2, and 3 would not alter the existing bridge. The proposed alterations to the bridge and Bird Avenue in Alternative 4 would be made in accordance with design standards for stopping sight distance for vehicles traveling on the roadway.

### 1812-2999

The analysis of visual effects contained in Section 3.16, Aesthetics and Visual Quality, of the Draft EIR/EIS acknowledges that HSR infrastructure for Alternatives 1, 2, and 3 would introduce permanent changes to the visual character that would contrast with the residential setting of the Gardner neighborhood, as seen from West Virginia Street, bordering the playfields at the Gardner School. The scale and position of the elevated structure would introduce a view of transportation infrastructure above the existing neighborhood. It would block the scenic vista to downtown, creating a visual barrier between the Gardner neighborhood and the center of San Jose. Residential viewers with a moderately high viewer sensitivity would experience a decline in visual quality from moderate to moderately low. The text from Table 5-15 in Chapter 5, Environmental Justice, in the Draft EIR/EIS referenced by the commenter pertains to Alternative 4, which would not pass through the viewshed visible by Gardner residents. Because there would be no effect on visual quality in this area under Alternative 4, there would be no disproportionate adverse effect for minority populations or low-income populations for Alternative 4.

## Response to Submission 1812 (Harvey Darnell, Greater Gardner Coalition, June 23, 2020) - Continued

### 1812-3000

With Alternative 4, there are only 2 residential displacements in the Gardner/North Willow Glen neighborhoods, both of which are at the end of Fuller Avenue, near SR 87. The other 2 displacements in the San Jose Diridon Approach subsection with Alternative 4 are north of I-280 in other neighborhoods.

Regarding demographics of the Gardner/North Willow Glen area, as shown in Figures 5-3 and 5-9 in Chapter 5 in the Final EIR/EIS, this area has a higher percentage of low-income persons than the reference community, but does not have a higher percentage of minority persons than the reference community.

The Authority is cognizant of the neighborhood history that has affected the community in the past. Section 5.5.5.1 of the Final EIR/EIS recognizes the unique concerns raised by neighborhoods historically affected by other transportation projects (including specific mention of the Gardner neighborhood in that context).

The analysis in Chapter 5 considers a wide range of potential project effects to the Gardner/Willow Glen neighborhoods including construction and operational effects related to displacements, safety, traffic, aesthetics, noise, vibration, and parks.

As described in Chapter 5, Environmental Justice, of the Final EIR/EIS, residential displacements associated with Alternative 4 along the entire project section would be 44% in low-income areas. Although this would be less than half of the overall displacements, this is considered disproportionate because it would occur in a greater proportion than the 23 percent low-income population share in the reference community. As noted above, within the Gardner/Willow Glen community area, there would be only 2 residential displacements, both at the eastern end of Fuller Avenue near SR87.

The Authority would comply with federal and state laws that require that relocation assistance be provided to any person, business, farm, or nonprofit operation displaced because of the acquisition of real property by a public entity for public use. The provision of relocation assistance would assist displaced persons with the relocation process. The Authority conducted an analysis of relocation potential and found that there would be adequate relocation availability within San Jose for displaced residents to relocate to (with the relocation assistance) and also for other displaced residents outside San Jose

### 1812-3000

to relocate locally as well. Consequently, the Final EIR/EIS concludes that Alternative 4 would not result in a disproportionately high and adverse effect related to residential displacement.

Regarding barriers to movement within the Gardner/North Willow Glen community, Alternative 4 will not create any new physical barriers to movement. There are grade separated crossings at Bird Avenue, Delmas Avenue, and Prevost Avenue, all of which will be maintained. The fact that the rail bridges over these roads will be widened does not create any barrier to movement. The at-grade crossing at Virginia St. will be maintained for crossing by pedestrians, bicyclists, and vehicles, while it will be upgraded with quad safety gates. Sound walls are proposed along the corridor to address project noise effects, but will not create any barriers to movement in the neighborhood.

Please see the response to Submission 1812, Comment 2992 regarding potential project effects to parks, including Fuller Park. As noted there, the Authority is also proposing Fuller Park/Fuller Avenue Recreational Amenities to help offset residual project effects (even though the project would not result in significant impacts related to parks or Fuller Park in specific).

As described in Chapter 5, after considering all impact avoidance and minimization features (IAMFs), direct mitigation measures, the value of project benefits, and proposed offsetting mitigation regarding noise and Fuller Park, the Authority concludes that the project would not have residual disproportionately high and adverse effects on the Gardner/North Willow Glen community area.

## Response to Submission 1812 (Harvey Darnell, Greater Gardner Coalition, June 23, 2020) - Continued

### 1812-3001

An Historic Conservation Area is not a type of historical resource, but it may be considered a CEQA historical resource if it is adopted in a qualified local register of historical resources or it has been evaluated as a CEQA historical resource in a qualified survey. See HASR Section 2.5, California Register of Historical Resources (Cal. Public Res. Code, §5024.1 and Cal. Code Regs., tit. 14, §4850), for the CEQA historical resources regulations and Section 6.1.4, CEQA Historical Resources, for CEQA historical resources identification methods. See HASR Section 8.2, Properties Eligible for Listing in the NRHP/CRHR, regarding methods for reviewing historic districts. All buildings and structures in the APE that were more than 50 years old as of 2016 were included in the HASR survey and evaluations, as concurred by SHPO. See HASR Sections 8.1, Properties Listed in the NRHP/CRHR, and 8.2 for properties listed or eligible for listing in the CRHR or NRHP, as concurred by SHPO. The Willow Glen Historic Conservation District was founded after the completion of the HASR, and may be analyzed in future project studies per the Section 106 PA and the BETP.

Alternative 4 would pass the Word of Faith Church at the corner of Fuller Ave and Delmas Ave. Neither the building nor its parking would be displaced by the project footprint; the analysis does not support a conclusion that the usability of the Church would be affected. As such, there is no mitigation is required.

### 1812-3002

The Final EIR/EIS includes revisions to Chapter 5 to provide additional geographic clarity and specificity, including additional tables and figures. The Authority is cognizant of the neighborhood history that has affected this community in the past. Section 5.5.5.1 of the Final EIR/EIS recognizes the unique concerns raised by neighborhoods historically affected by other transportation projects (including specific mention of the Gardner neighborhood in that context). The Authority has attempted to minimize placement of its alignment in residential areas, where possible. However, the alternatives studied in the EIR/EIS do include additional tracks adjacent to tracks or new embankments and viaducts, depending on alternative, in several residential neighborhoods in addition to Greater Gardner. For example, Alternatives 1, 2, and 3 passes through a residential neighborhood south and east of the San Jose Diridon Station; Alternatives 2 and 4 run through Morgan Hill; and Alternatives 1, 2, and 4 pass through Gilroy.

Impacts on the portion of the alignment that includes the Gardner neighborhood are described in the various resource sections in Chapter 3, Affected Environment, Environmental Consequences, and Mitigation Measures, of the Draft EIR/EIS. Where feasible, adverse effects in this area are minimized or avoided through the implementation of project features and mitigated through mitigation measures. The Authority recognized that the Gardner community includes a low-income population that is greater than that of the reference community and has applied mitigation where feasible to reduce disproportionately high and adverse effects to this population. As described in Chapter 5 of the Final EIR/EIS, after considering all impact avoidance and minimization features (IAMFs), direct mitigation measures, the value of project benefits, and proposed offsetting mitigation regarding noise and Fuller Park, the Authority concludes that the project would not have residual disproportionately high and adverse effects on the Gardner/North Willow Glen community area.

Regarding the request for where one can find reference to specific key impacts commonly raised as concerns in the Gardner/North Willow Glen community area in the EIR/EIS, the following references are provided (this list is not comprehensive of all potential local effects, the reader is referred to the EIR/EIS for analysis of effects not noted below):

## Response to Submission 1812 (Harvey Darnell, Greater Gardner Coalition, June 23, 2020) - Continued

### 1812-3002

- Noise:** The locations of operational noise impacts before mitigation can be seen in Figure 3.4-19 in Section 3.4, Noise and Vibration in Volume 1 of the EIR/EIS. As shown in that figure the impacts are located from east of Bird Avenue to I-280. With noise barriers in the affected areas, there would be remain severe noise impacts at approximately 7 locations. The locations of noise impacts with noise barrier mitigation (and locations of the barriers) can be seen in Figure 3.4-39. As shown with noise barriers, noise effects would be substantially reduced, but there would be some residual effects in areas along the alignment near I-280. The specific noise barriers are listed in Table 3.4-26 and in the Gardner/North Willow Glen community area include Barrier 4 (1,700 feet long adjacent to the southbound track from east of Bird Ave. to W. Virginia St., 12 feet high) and Barrier 5 (1,500 feet long adjacent to the northbound track from east of Bird Avenue to W. Virginia Street, 12 feet high). With a quiet zone, there would be no severe noise impacts and a few moderate noise impacts near Willow and SR 87. The locations of noise impacts with noise barrier mitigation and a quiet zone (if the City of San Jose were to implement one, which may or may not occur) are shown in Figure 3.4-42. By comparing Figures 3.4-39 and 3.4-42 to Figure 3.4-19, one can see that the severe noise impacts would be substantially reduced with noise barrier mitigation and further reduced with a quiet zone. In addition to noise barriers (per Mitigation Measure NV-MM#3) and potential quiet zones (per Mitigation Measure NV-MM#4, if the City decides to pursue a quiet zone), Mitigation Measure NV-MM#3 also includes the use of building insulation on a case-by-case basis as well as the purchase of noise easements. As described in Chapter 5 and Appendix 5-C, Attachment A, the Authority proposes to implement two offsetting mitigation measures to help offset residual severe noise impacts: 1) noise insulation for certain residences along I-280 and SR 87 to help offset existing; and 2) noise treatments at the Gardner Elementary School.
- Vibration:** The location of operational vibration impacts before mitigation can be seen in Figure 3.4-29 in Section 3.4, Noise and Vibration in Volume of the EIR/EIS. As shown therein, prior to mitigation vibration impacts could occur along much of the rail alignment in Gardner/North Willow Glen. As discussed in section 3.4.7.2, Vibration Mitigation Analysis in the Final EIR/EIS, vibration impacts are expected to be substantially reduced through proposed mitigation measure NV-MM#8 which includes a variety of design treatments to reduce vibration and is described in Section 3.4.7. With implementation of NV-MM#8, vibration impacts could be reduced to only three locations

### 1812-3002

- in Gardner/North Willow Glen as described in Chapter 5 in the Final EIR/EIS.
- Emergency Vehicle Response Times:** There is an at-grade crossing at W. Virginia St. and the project will increase the number of trains crossing at this location which will increase gate down time. As described in Section 3.11, Safety and Security, the Authority analyzed the potential effect of increased gate down time on emergency vehicle response times. As shown in Figure 3.11-10 in Volume 1, Section 3.11, Safety and Security, Alternative 4 would not result in delays to emergency vehicle response times in the Gardner/North Willow Glen community area above the threshold level (30 seconds), so this impact would be less than significant and mitigation is not required.
- Displacements:** No business displacements would occur in the Gardner/North Willow Glen community with Alternative 4. An estimated 2 residential displacements would occur in the Gardner/North Willow Glen community area, both at the eastern end of Fuller Avenue near SR 87. The locations of residential displacements in the community can be identified in the preliminary engineering drawings in Volume 3, Book 4A, Sheet 4 (Drawing TT-D4004). Relocation assistance will be provided to the affected owners/renters in compliance with federal and state requirements as described in Section 3.12, Socioeconomics and Communities.
- Parks:** See prior response to Submission 1812, Comment 2992 concerning Fuller Park. As described therein and as described in Section 3.5, Parks and Recreation, the Authority determined that Alternative 4 would have a less than significant impact on Fuller Park because the area of acquisition for Alternative 4 would not change the use of the park or diminish its capacity and given the existing rail operations, the expansion of rail use would not change the park's context. The area of encroachment into Fuller Park is shown in Figure 3.15-14, in Section 3.15, Parks and Recreation in Volume I of the Final EIR/EIS and can also be seen in the preliminary engineering drawings in Volume 3, Book 4A, Sheet 4 of the EIR/EIS. The Authority provided the City of San Jose with the analysis of effects to Fuller Park pursuant to the requirements of Section 4(f) of the 1966 Surface Transportation Act and the City concurred with the Authority's conclusion in Chapter 4 of the EIR/EIS that Alternative 4 would have *de minimis* effect on the park relative to Section 4(f). The Authority recognizes that some members of the community do not agree with the conclusions in the EIR/EIS that the project will have limited effects on Fuller Park. In recognition of those concerns, in Chapter 5, Environmental Justice, of the Final EIR/EIS, the Authority is proposing to implement Offsetting Mitigation Measure GWG-OMM#3 which includes enhancements to Fuller



## Response to Submission 1812 (Harvey Darnell, Greater Gardner Coalition, June 23, 2020) - Continued

### 1812-3002

Park and along Fuller Avenue (even though the project would not result in a significant impact to Fuller Park).

- **Aesthetics:** Aesthetic impacts are discussed in Section 3.16, Aesthetics and Visual Quality, under Impact AVW#4. The Authority's aesthetic guidelines for project structures would be implemented of AVQ-IAMF#1 (Aesthetic Options) and AVQ-IAMF#2 (Aesthetic Review Process). In the Gardner/North Willow Glen area, Alternatives 1, 2, and 3 would include a new viaduct, but it would be located over the I-280/SR87 interchange and would not be within the neighborhood itself. The view of Alternatives 1, 2, and 3 from the Gardner Elementary School are shown in Figure 3.16-24, in Volume 1, Section 3.16, Aesthetics and Visual Quality. With Alternative 4, there would be a new railroad track added to the existing tracks and it would be at-grade. The railroad bridges at Bird Avenue and Delmas Avenue would be widened to accommodate the new track, but this would not substantially change existing views. The view of Alternative 4 from Fuller Avenue at Fuller Park is shown in Figure 3.16-25 in Section 3.16. As shown in Figure 3.16-25, Alternative 4 would add a third track to the existing railway, moving tracks slightly closer to the viewpoint and requiring construction of a retaining wall, visible in the simulation. No trees would be removed from Fuller Park or along Fuller Avenue. The church, lawn of Fuller Park, and streetscape would be unaltered. New fencing along the railway and a train control box would intrude into the corner of the park but would do little to affect the sense of community in the area, although the new fencing and retaining wall would increase the presence of the railway. Visual quality would remain moderate. Residents or recreationists with a moderately high visual sensitivity would not perceive a change in visual. As shown in Figure 3.16-26, the existing Caltrain/UPRR bridge over Delmas Avenue would be expanded to carry three tracks for the UPRR and blended HSR/Caltrain operations. All existing trees and buildings would also be unaltered, but the rail bridge would be rebuilt. The Authority's aesthetic guidelines and aesthetic review process will reduce the aesthetic and visual impacts of the bridge replacement by providing special design treatments to match or complement existing railway structures (AVQ-IAMF#1 and AVQ-IAMF#2). The appearance of the railway would change only slightly. The approximate height and span of the new bridge would not change substantially from the existing bridge. Visual quality would remain moderately low. Residents with a high visual sensitivity would not perceive a change in visual quality under Alternative 4. The EIR/EIS concludes that impacts associated with

### 1812-3002

Alternative 4 tracks and bridge modifications in this area would be less than significant and thus mitigation is not warranted for those elements. However, given that there are proposed noise barriers to address noise impacts, Mitigation Measures AVQ-MM#7 provides measures to mitigate the visual impacts of noise barriers, including surface design enhancements, vegetation, and landscaping. Please refer to Section 3.16, Aesthetics and Visual Quality, of the Draft EIR/EIS for more information.

- **Cultural Resources:** For cultural resource issues raised in Submission 1812 in regard to Gardner/North Willow Glen, see responses to Comments 2997 and 3001.
- **Underpasses with Modification:** As shown in the preliminary engineering drawings in Volume 3, Book 4A, Sheet 4 (Drawing TT-D4004), Alternative 4 would include modification of existing railroad bridges and associated underpasses at Bird Avenue and Delmas Avenue. Regarding potential construction vibration associated with bridge modifications and associated construction, as described in Section 3.4, Noise and Vibration, Construction noise and vibration would be controlled through NV-IAMF#1 Construction vibration mitigation measures are also discussed in NV-MM#2 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS. The contractor would provide the Authority with a construction vibration technical memorandum stating how the project construction vibration criteria would be met. The contractor would then need to comply with required vibration reduction methods described in that memorandum. When a construction scenario has been established, the contractor would conduct pre-construction surveys at locations within 50 feet of pile driving to document the existing condition of buildings in case damage is reported during or after construction. If damage were to occur, the contractor would arrange for the repair of damaged buildings or would pay compensation to the property owner.
- **Environmental Justice:** Outreach regarding the Gardner/North Willow Glen Area is discussed in Chapter 5, Environmental Justice, Section 5.5.3, including listing of specific meetings in Table 5-12 and Table 5-14 and also relative to community improvements outreach in Section 5.5.4. Issues and concerns raised are discussed in Section 5.5.5. Section 5.6.3 presents the analysis of impacts to environmental justice communities, including Gardner/North Willow Glen, where appropriate. For a summary of environmental justice analysis conclusions before consideration of proposed offsetting mitigation regarding Gardner/North Willow Glen, please see Table 5-25, in Chapter 5, in Volume 1 of the EIR/EIS which describes that with Alternative 4, there would only be a residual disproportionately high and adverse effect related to noise

## Response to Submission 1812 (Harvey Darnell, Greater Gardner Coalition, June 23, 2020) - Continued

### 1812-3002

after application of direct mitigation and consideration of project benefits. Proposed offsetting mitigation measures, including in Gardner/North Willow Glen, are described in Table 5-26 in Chapter 5 and in Appendix 5-C and include the following: 1) noise treatments at certain residences along I-280 and SR 87 to reduce existing noise affecting residences in the local area; 2) noise treatments at the Gardner Elementary School to benefit students from the local area; and 3) Recreational Enhancements at Fuller Park. As described in Section 5.8.4, after application of direct mitigation, project benefits, and proposed offsetting mitigation, the Authority has identified that Alternative 4 would not have any residual disproportionately high and adverse effects to low-income populations in Gardner/North Willow Glen community area (as noted in other responses, the percentage of minority populations in this area is not greater than the percentage in the reference community based on the census data used in the analysis).

### 1812-3003

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-1: Public Outreach.

Per the requirements set out by the CEQA Guidelines Sections 15086 and 15087, the Authority provided widespread notice of the availability of the Draft EIR/EIS to ensure that members of the public; local, state, and federal agencies; and tribes had the opportunity to review and provide comments. In addition to electronic methods of notification, the Authority provided notice of the availability of the Draft EIR/EIS in the legal section of eight local newspapers, including some in Spanish, Chinese, and Vietnamese, as well as direct mailing to those on the project mailing list and to owners/occupants of property within 1,000 feet of the project alternative's footprints for unincorporated areas, within 300 feet of the project footprint for incorporated areas, and within 1,200 feet of the HSR station footprint(s).

As described in Section 9.1, Environmental Justice Outreach, the Authority has conducted specific outreach efforts to low-income and minority populations and to communities of concern. The Authority's public outreach consultant organized on-the-ground outreach, such as information tables and booths at local community events and locations frequented by local residents. These locations were identified as an effective means to reach members of low-income and minority communities and included locations such as the Gilroy Downtown Library, Arteaga's Super Save Market in Gilroy, Edenvale Public Library in San Jose, and the Gardner Community Flea Market in San Jose. The full list of these events is provided in Appendix 9-A, Public and Agency Involvement.

## Submission 1308 (Alice Kaufman, Green Foothills, May 20, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1308 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 5/27/2020  
**Submission Date :** 5/20/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** Alice  
**Last Name :** Kaufman

**Stakeholder Comments/Issues :**

1308-92

I would like to formally request an extension of the public comment period for the California High-Speed Rail Project - San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS.

The current pandemic and the stay-at-home order have severely disrupted the ability of the public, including our organization, to effectively review and provide comments on the Draft EIR/EIS. As an example, several of our staff have small children at home whom they are attempting to supervise with distance learning while simultaneously performing their full-time jobs.

We believe there is more than enough justification for the HSRA to grant a significant extension of time for the review period. At a minimum, the review period should be 60 days rather than 45, and we believe that the circumstances warrant a 75-day review period. This would make the last day for comments to be submitted July 8, 2020.

Thank you for your consideration of this request.

[image: photo] <<https://www.greenfoothills.org/>>

\*Alice Kaufman (Pronouns: She/Her/Hers)\*

Legislative Advocacy Director

Green Foothills | (650) 968-7243 x313 <650-968-7243,313> |

[greenfoothills.org](https://www.greenfoothills.org/) <<https://www.greenfoothills.org/>>

\*Curious about our new name and logo? Read "We Are Now Green Foothills"

<<https://www.greenfoothills.org/we-are-now-green-foothills/>>. \*

<<https://www.facebook.com/greenfoothills>>

<<https://twitter.com/GreenFoothills>>

<<https://www.instagram.com/greenfoothills/>>

<[https://www.youtube.com/channel/UCRUB7Ha46p5\\_3lcolf\\_oHsg/](https://www.youtube.com/channel/UCRUB7Ha46p5_3lcolf_oHsg/)>

## Response to Submission 1308 (Alice Kaufman, Green Foothills, May 20, 2020)

### 1308-92

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-1: Public Outreach.



# Submission 1680 (Brian Schmidt, Green Foothills, June 23, 2020)



June 23, 2020

Northern California Regional Office  
California High Speed Rail Authority  
100 Paseo De San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113  
san.jose\_merced@hsr.ca.gov

## Re: Comment on the High Speed Rail San Jose to Merced Draft Environmental Impact Report

Dear California High Speed Rail Authority:

Thank you for the opportunity to comment on the High Speed Rail San Jose to Merced Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (DEIR). Green Foothills submits these comments in support of its mission to protect the open spaces, farmlands, and natural resources of San Mateo and Santa Clara Counties for the benefit of all through advocacy, education, and grassroots action.

### Summary

While Green Foothills takes no position on the general issue of whether High Speed Rail (HSR) should be constructed, we find that absent substantial revision, the DEIR cannot be used as the basis of approval for the High Speed Rail (HSR). The DEIR wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity, with mitigation to the extent that the mitigation is described, is not significant in Coyote Valley and in the Upper Pajaro/Soap Lake Area to Pacheco Pass. The DEIR fails to provide substantial evidence in support of this conclusion. The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.

On agricultural and related impacts, the DEIR fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy. The mitigation for agricultural impacts stating mitigation will occur in the "same agricultural regions as the impacts" is insufficiently specific when better specificity can feasibly mitigate the significant impact to a greater extent. Cumulative and growth-inducing impacts from the Gilroy Stations and especially the East Gilroy Station are not described in the DEIR and constitute additional reason to reject the East Gilroy Station.

The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and reject the east-of-Gilroy station location.

### 1. Impacts to Wildlife Connectivity

The DEIR finds that impacts to wildlife connectivity from the project without mitigation are significant, but with mitigation are no longer significant. DEIR at 3.7-218 and 3.7-221. The DEIR as written and unmodified provides an insufficient basis for this conclusion, for the reasons described below.

Local. Vocal. Effective.

(650) 968-7243 • info@greenfoothills.org • greenfoothills.org • 3921 E Bayshore Road, Palo Alto, CA 94303

1



**The insufficient description of wildlife connectivity measures in Coyote Valley fails to support the conclusion that impacts are less than significant.** The insufficient description of the mitigation leaves open the possibility that it will not succeed, and the conclusion that it will succeed is inaccurate. For example, fencing along rail lines designed to exclude wildlife and direct them to crossing structures is unspecified, so the mitigation can fail. Absent a revision to fully specify how the mitigation would work, the DEIR remains inadequate.

**The DEIR underestimates the project's impact because its baseline assumptions and cumulative impacts analyses overestimate connectivity barriers from other existing and planned projects.** The DEIR states "Ongoing development and transportation projects have created new barriers to wildlife movement, reducing habitat connectivity for wildlife throughout the region" and that "most of the planned transportation projects consist of improvements to existing roads or railroads that already serve as barriers to wildlife movement" (page 3.19-53). In fact, despite permeability issues, Coyote Valley, the Upper Pajaro/Soap Lake Area, and Pacheco Pass have documented levels of landscape permeability (Serieses and Wilmers 2019, Pathways for Wildlife 2020). In effect, the DEIR appears to be taking a "snapshot" of wildlife connectivity limitations in the future with the project in place, and misattributing some future impacts away from HSR and towards other transportation modes. That misattribution inappropriately reduces the amount of mitigation required of HSR. This mistake also means the DEIR underestimates cumulative impacts to wildlife connectivity after mitigation. The cumulative impact analysis of wildlife movement at 3.19-53 reinforces this problem in that it expressly discusses new, adverse impacts from other proposed projects while failing to discuss proposed connectivity improvements.

In section 3.7 the DEIR acknowledges that HSR increases the complexity and scale of the previously-proposed crossings at Metcalf Canyon Road and Bailey Avenue, but this fails to describe adequately the scale of the problem and the possibility that these crossings will become infeasible. Mitigation planning that fails to incorporate local agencies with their local expertise on an ongoing basis is unlikely to resolve these issues. Remedying these issues may require the HSR Authority to add as mitigation that it would work with other stakeholders to build a wildlife overcrossing at Bailey Avenue in addition to the proposed undercrossings. Absent a revision that acknowledges the permeability of existing and planned transportation and upgrades the mitigation to account for the role played by HSR, the DEIR is insufficient.

**Habitat protection as an alternative to increased permeability under Mitigation Measure 79 fails to adequately mitigate connectivity impacts.** BIO-MM#79 mitigates for connectivity impacts by allowing either improved permeability or by preserving 238 acres "prioritized important to wildlife movement" under Alternatives 1, 2, and 4, or 239 acres under Alternative 3. DEIR at 3.7-169. It also allows some combination of partly improved permeability and land preservation of less than the above amounts. The land preservation could be helpful as an addition to mitigations for permeability but it should not substitute for some or all of the requirements in this mitigation measure to improve permeability.

**Specific aspects of the Project and mitigations in Coyote Valley meant to assist wildlife movement are inadequate or inadequately described.** The intent of creating gaps for wildlife

Local. Vocal. Effective.

(650) 968-7243 • info@greenfoothills.org • greenfoothills.org • 3921 E Bayshore Road, Palo Alto, CA 94303

2

## Submission 1680 (Brian Schmidt, Green Foothills, June 23, 2020) - Continued



- 1680-2478 movement through the Monterey Road median will be made inadequate under Alternatives 1 and 3 because the retaining wall along Coyote Creek in those Alternatives would trap wildlife. In addition, absent improved mitigation along Fisher Creek, Tulare Swale, and Emado Avenue, the impact would remain significant.
- 1680-2479 At Fisher Creek, the fencing description for Alternatives 1 and 3 is inadequate to demonstrate that the mitigation is functional, and for all Alternatives at Fisher Creek the mitigation to "improve" hydrology and flows could have significant environmental impacts on the proposed project to restore Laguna Seca. Alternatives 1 and 3 at Tulare Swale do not meet standard criteria for undercrossings, a problem repeated elsewhere in the DEIR. Crossings at Emado Avenue for all Alternatives except Alternative 4 also fail to meet generally-accepted design criteria and therefore may fail their function.
- 1680-2480 **Impacts to wildlife connectivity in Pacheco Pass are underestimated and mitigations are insufficient.** The description of the Project in both Table 2-1 and in Figure 2-2 of the Wildlife Connectivity Analysis report (Appendix C of the Biological and Aquatic Resources Technical Report) incorrectly describes the Pacheco Pass segment as being in a tunnel, when 2.5 miles will be at grade. The part at grade can have extensive impacts to wildlife connectivity. The failure to acknowledge these impacts render the DEIR inadequate without revision. Any revision must fully consider these impacts and propose interspersed mitigations of bridges and overcrossings to allow wildlife passages, especially larger wildlife like deer, mountain lion, and tule elk.
- 1680-2481 In addition, wildlife crossings are not located based on wildlife movement. BIO-MM#78 locates crossings at regular intervals as opposed to best locations for wildlife and are not designed to accommodate tule elk. This fails to mitigate the barrier to wildlife movement, especially large wildlife.
- 1680-2482 **Other wildlife-related comments.** Green Foothills disagrees with the conclusion that intermittent and permanent lighting impacts on wildlife are less than significant. The DEIR fails to consider how lighting impacts will exacerbate and be exacerbated by simultaneous noise and vibration impacts, often in wildlife linkage areas that currently experience no disturbance, and as a result are likely to deter wildlife movement and gene flow. Inhibiting genetic connections directly contradict the assertion that lighting impacts are "localized". DEIR at 3.7-118. The DEIR correctly notes greater impacts from Alternative 3 to lighting (DEIR at 3.7-118), occurring on agricultural land that would be primarily valuable for non-localized wildlife movement. These impacts are significant and must be mitigated.
- 1680-2483 Better monitoring and an adaptive management program are required to mitigate wildlife connectivity impacts. The large scale of this project including both pristine areas where it would be the first major impact; the frayed-but-existing linkages in Coyote Valley that cannot easily withstand additional impacts; the unknown outcome regarding whether the project and mitigations will actually function; and the small populations of tule elk along with small numbers of badgers and mountain lions able to make the connection to the Santa Cruz Mountain Range, all demonstrate the impact is significant and hard to mitigate for in advance. Monitoring and adaptive management program done in conjunction with local expert agencies is a feasible and practicable mitigation. Revision of the DEIR would be necessary to proceed and must include monitoring and adaptive management.

## 2. Agricultural impacts and impacts from the East Gilroy Station location

**Local. Vocal. Effective.**

(650) 968-7243 • info@greenfoothills.org • greenfoothills.org • 3921 E Bayshore Road, Palo Alto, CA 94303

3



Agricultural impacts are acknowledged and significant impacts in the DEIR, even after mitigation. Impact AG#2 and AG#3, DEIR at 3.14-51. Any feasible mitigation to reduce this significant impact is required under CEQA, as is the necessity to avoid any underestimation of these impacts.

**Alternative 3 and the East Gilroy Station create greater agricultural impacts compared to the Downtown Gilroy Station and Alternative 4, and therefore must be rejected.** Alternative 3, running through farmland outside of San Martin and Gilroy urban areas on an alignment not used by the other Alternatives, consumes significantly more farmland than all the other Alternatives. The East Gilroy Station and associated MOWF contribute considerably to this unnecessary farmland loss. Alternative 3 consumes approximately 1,343 acres of farmland as compared to Alternative 4's approximately 1,150 acres, with other Alternatives falling in between. DEIR at 3.14-31 to 3.14-33. This amount and the differential between Alternatives are likely underestimated as discussed below. The LESA scores, likely also an underestimate of agricultural value, show Alternative 3 consuming the most high value farmland relative to other Alternatives, with Alternative 4 again showing the least amount of harm.

The obligation under the California Environmental Quality Act to mitigate significant impacts apply here. Alternative 3 and the East Gilroy Station increase significant impacts which can be avoided by adopting other Alternatives, at least insofar as the different alignments affect agriculture. Similarly, the fact that Alternative 4 has the least impact indicates that Alternative should be chosen, again at least in regards to the characteristics of that Alternative that affects agriculture.

**Cumulative and growth-inducing impacts to land use are inadequately described and require rejection of Alternative 3/East Gilroy Station.** In discussion of the cumulative and growth-inducing land use impacts of the East Gilroy Station, the DEIR analysis essentially limits the discussion to Gilroy proper and states that Measure H will constrain growth. DEIR at 3.19-88. This fails to capture impacts for several reasons, one of them being that Measure H expires in 20 years. Intensive development pressure associated with the East Gilroy Station might force changes even before Measure H expires, and together with existing mall development form the nucleus of an extended urban area spreading east and along Highway 101. Even within Gilroy city limits, significant agricultural land is available for development under Measure H, and the East Gilroy Station favors car-dependent transportation compared to the Downtown Station. This will skew development patterns to an earlier development of farmland in Gilroy.

Furthermore, both the Downtown and East Gilroy Stations facilitate rural sprawl outside of Gilroy with the East Gilroy Station having greater impact. Both stations shorten the commute distance for rural residential development that could then get to Silicon Valley or to points south on HSR. The East Gilroy Station's location on Highway 101 and near Highway 152 makes this even worse because of the greater car-dependency of that Station. This significant impact, not described in the DEIR constitutes a reason under CEQA to reject the East Gilroy Station and to mitigate the Downtown Station's impacts to favor urban usage over drivers commuting long distances to access the Station. Finally, while the DEIR states County plans "have accounted for the potential for HSR" (DEIR at 3.19-88) that does not eliminate potential significant impacts on land conversion away from agriculture and habitat, nor does it state that plans have accounted for the differential and greater impact from the East Gilroy Station. Without revisions and changes, these problems again render the DEIR inadequate.

**Local. Vocal. Effective.**

(650) 968-7243 • info@greenfoothills.org • greenfoothills.org • 3921 E Bayshore Road, Palo Alto, CA 94303

4

# Submission 1680 (Brian Schmidt, Green Foothills, June 23, 2020) - Continued



1680-2487 **Mitigation in the "same agricultural regions as the impacts" is insufficiently specific and fails to adequately mitigate agricultural impacts when specific mitigation is practicable.** The DEIR states that preservation of farmland in response to the conversion of farmland will occur in the "same agricultural regions as the impacts". AG-MM#1 at DEIR 3.14-41. Because the "same agricultural regions" is undefined, the DEIR as written is inadequate for decision-making. If the same region is defined as being in the same county, then a loss of farmland in Coyote Valley, for example, could be 'mitigated' with a purchase of an easement on farmland near the San Benito County line in an area with virtually no likelihood of development. The requirement to mitigate in the same area conveys a false sense that some actual mitigation has occurred when it has not.

Defining the mitigation more specifically makes the DEIR more accurate and constitutes an improved and feasible mitigation. For example, if the same region were defined as within the same city's jurisdiction should the impact occur within a city's jurisdiction, that would better practicably mitigate the impact. Should the impact occur outside a city's jurisdiction but within the city's Sphere of Influence, then the mitigation should occur within that Sphere of Influence. Finally, agricultural impacts in the San Martin area between the Morgan Hill and Gilroy Spheres of Influence should be mitigated within that San Martin area. These feasible changes should be included in a DEIR revision.

1680-2488 **Additional agricultural impact comments requiring DEIR revision.** The DEIR contains several other deficiencies requiring revision. It incorrectly states that no farmland conversion will occur in the Monterey Corridor/Coyote Valley area, when Alternatives 1, 2, and 3 convert Important Farmland to other uses. The DEIR should be revised to acknowledge this important omission and the acreage figures at pages 3.14-31 to 3.14-33 should also be revised accordingly. Because Alternative 4 is a feasible and practicable means to reduce this significant impact, the HSR Authority, if it proceeds with HSR, would have to choose Alternative 4 at least insofar as it affects the Monterey Corridor's farmland.

1680-2489 **Insufficient mitigation for remnant parcels and loss of farmland in other adjacent parcels.** The DEIR assumes a loss of farmland use in some remnant parcels adjoining HSR even after it offers some mitigation. While accurate, it fails to expressly offer the sale of land or easements on the land to local conservation organizations as a way to reduce the loss before mitigation. It further fails to discuss how the parcels could be converted to other uses such as non-agricultural residences that would be in conflict with adjoining farmland. It also fails to acknowledge how reconfigured adjoining farmland parcels greater than 20 acres will also have to reconfigure their own access on their properties, likely by running dirt roads along the property line that would exceed the 25-foot margin described at DEIR 3.14-41. This amount and mitigation ratio should be revised.

1680-2490 **3. Other comments**  
**Cultural impacts and impacts on Indigenous communities.** Part of potential HSR impacts in Santa Clara County include portions of the traditional areas of the Muwekma and Amah Mutsun peoples. Green Foothills does not assert any authorization to represent or speak for them, but we encourage the HSR Authority during revision of the DEIR to consult with Indigenous communities and both consider and mitigate the cultural impacts from HSR. We note a strong emphasis of the Amah Mutsun Tribal Band on protection of the environmental values for the areas they resided for thousands of years including wildlife connectivity and elk movement. Lopez (undated). Impacts to wildlife connectivity should be noted as cultural impacts to the Amah Mutsun. Similarly, HSR should limit development in the Upper Pajaro/Soap Lake Area to minimize cultural impacts and to allow potential restoration of environmental features like water bodies and wetlands traditionally used by the Amah Mutsun. We note that the DEIR

Local. Vocal. Effective.

(650) 968-7243 • info@greenfoothills.org • greenfoothills.org • 3921 E Bayshore Road, Palo Alto, CA 94303

5



1680-2490 does acknowledge receiving communications from the Amah Mutsun emphasizing that "Pacheco Pass, and Pajaro floodplain in particular, were identified as culturally important landscapes highly sensitive for pre-contact cultural as well as natural resources." DEIR at 3.17-11. However, the DEIR fails to acknowledge the natural resource impacts from HSR are themselves a cultural impact as identified by the Amah Mutsun. These include relatively pristine areas of Pacheco Pass, habitat restoration possibilities in the Upper Pajaro/Soap Lake area, and wildlife connectivity and restoration across Coyote Valley to the Santa Cruz Mountains. The failure to acknowledge and mitigate these impacts requires revision of the DEIR.

1680-2491 **Alternatives comparison appear to mandate rejection of Alternative 3 and possible acceptance only of Alternative 4 with modifications.** While Green Foothills did not have the opportunity to review the entire DEIR, our analysis discussed above appear to generally show Alternative 3 as having the most impacts and Alternative 4 having the least. Given that Alternative 4 seems practicable and feasible as a way to reduce significant impacts, this would mandate rejection of Alternative 3 and use of Alternative 4, if HSR is to proceed. Even if other parts of the DEIR show Alternative 4 as having greater impacts, a final decision must still incorporate those aspects of Alternative 4 discussed above that reduce significant impacts. And as discussed above, the DEIR would still have to be revised to adequately treat significant significant impacts that it omits or underestimates.

1680-2492 **Mistakes and potential mistakes in the DEIR.** The cumulative impact analysis refers to "a proposed sand and gravel mining operation on the 320-acre Sargent Ranch...in San Jose." DEIR at 3.19-87. The proposed sand and gravel operation is 320 acres but Sargent Ranch is much larger, and is located southwest of Gilroy, not in or near San Jose. In addition, the description of AG-MM#5 states "AG-MM#4 would also result in minor, localized beneficial effects for wildlife" (DEIR at 3.14-43), which is potentially a mistake meant to reference AG-MM#5.

## Conclusion

To proceed further with HSR, the DEIR must be revised and mitigations changed and improved as discussed above, and especially in conjunction with local expert agencies and Indigenous communities.

Please contact me if you have any questions.

Sincerely,



Brian Schmidt  
Interim Legislative Advocate

## References:

Lopez, Valentin (undated). A Message from Chairman Valentin Lopez. <http://amahmutsun.org/land-trust-newsevents/a-message-from-chairman-valentin-lopez-2>

Local. Vocal. Effective.

(650) 968-7243 • info@greenfoothills.org • greenfoothills.org • 3921 E Bayshore Road, Palo Alto, CA 94303

6

## Submission 1680 (Brian Schmidt, Green Foothills, June 23, 2020) - Continued



Pathways for Wildlife. 2020. Wildlife Permeability and Hazards across Highway 152 Pacheco Pass 2018-2019. Report prepared for the Habitat Agency. February 2020.

Serieys, L.E.K. and C. Wilmers. 2019. Coyote Valley Bobcat Habitat Preference and Connectivity Report. [https://www.openspaceauthority.org/system/documents/COVA\\_FinalReport\\_05072019\\_sm.pdf](https://www.openspaceauthority.org/system/documents/COVA_FinalReport_05072019_sm.pdf)



**Local. Vocal. Effective.**  
(650) 968-7243 • [info@greenfoothills.org](mailto:info@greenfoothills.org) • [greenfoothills.org](http://greenfoothills.org) • 3921 E Bayshore Road, Palo Alto, CA 94303

7



## Response to Submission 1680 (Brian Schmidt, Green Foothills, June 23, 2020)

### 1680-2472

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass, SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3, SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### 1680-2473

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3, SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

The comment stated that the Draft EIR/EIS failed to acknowledge the greater agricultural impacts resulting from constructing a station and maintenance facility in east Gilroy. Please refer to Table 3.14-6 in Section 3.14.6.2, Important Farmland and Williamson Act and Agricultural Conservation Easement Contract Lands, of the Draft EIR/EIS, which discloses agricultural and related impacts. This table shows that Alternative 3 through east Gilroy would have the greatest direct impacts on Important Farmland. Similarly, Table 3.14-8 shows that Alternative 3 would have the greatest indirect impacts on Important Farmland as a result of creation of remnant parcels. The comment also stated that use of the phrase "in the same agricultural regions" in AG-MM#1 is not sufficiently specific because "agricultural regions" is not defined. The agricultural conservation easement program described in AG-MM#1 utilizes clear performance standards that guide the types of agricultural conservation easements that the Authority should purchase, focusing on quality and quantity of the land, not simply geographic location. Furthermore, the agricultural conservation easement program requires willing sellers. These performance standards are designed to ensure enforceability and require that the mitigation functions as intended.

The comment also stated that the Draft EIR/EIS failed to acknowledge the greater wildlife impacts that would result from placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy. Table 8-1 in Chapter 8, Preferred Alternative shows that impacts to wildlife habitat are greater under Alternative than all other alternatives. Additionally, as noted in the Draft EIR/EIS, Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, BIO-MM#79 acknowledges impacts on wildlife movement caused by construction of the MOWF and provides for land acquisition and enhancement efforts to address impacts on wildlife movement and linkages in that region.

The comment further stated that cumulative and growth-inducing impacts from the Gilroy Stations were not described in the Draft EIR/EIS. Potential growth inducement of the San Jose to Merced Project Section is described in Section 3.18, Regional Growth, pages 3.18-31 through 3.18-32 of the Draft EIR/EIS. Cumulative effects are described in

## Response to Submission 1680 (Brian Schmidt, Green Foothills, June 23, 2020) - Continued

### **1680-2473**

Section 3.19.6.13, Agricultural Farmland. While the project would overall result in a small increase in unplanned growth in the region, it is uncertain where this growth would be located. Local government general plans and zoning ordinances would determine the location and character of future growth.

### **1680-2474**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1680-2475**

The Authority disagrees with the commenter's characterization of the cumulative impacts analysis related to wildlife movement. The Authority is required to assess impacts resulting from the incremental impacts of a proposed project when added to other past, present, and reasonably foreseeable future actions. In consideration of this requirement, the Authority acknowledges in the Draft EIR/EIS that other projects have affected wildlife movement, which reduces the permeability for wildlife movement across the landscape. The Authority's assessment does not conclude that there is no permeability in Coyote Valley, the Upper Pajaro/Soap Lake Area, and Pacheco Pass. The assessment finds that past and present projects have reduced landscape permeability and that future projects (e.g., HSR), will further reduce landscape permeability. As a result of this conclusion, the Authority has included numerous dedicated wildlife crossings in the proposed project as well as additional mitigation measures in the Draft EIR/EIS to avoid or minimize effects from the construction of the project. These measures include additional wildlife crossings, additional noise barriers, specific design criteria for wildlife crossings, and compensatory mitigation in locations where permeability cannot be improved. To the extent proposed connectivity improvements are "reasonably foreseeable," they have been considered in the cumulative analysis. Aspirational connectivity improvements (i.e., those not reasonably certain to occur based on a lack of dedicated funding/capital commitments, or specific legislative or local agency commitments) proposed in the region are not currently funded or in the planning stages and therefore do not meet the standard of being "reasonably foreseeable"; however, the Authority notes that we have worked closely with wildlife movement stakeholders in the region to design proposed crossings to ensure they would complement, or not conflict with, future aspirational connectivity improvements. The Authority believes the cumulative impacts analysis is correct and appropriately describes past, present, and reasonably foreseeable projects as well as HSR's contribution to ongoing impacts on wildlife connectivity. In addition, the Authority has made an additional effort, not required under CEQA, to consider future aspirational connectivity improvements by working with local wildlife stakeholders (numerous meetings were conducted prior to the Draft EIR/EIS release) to take and consider input on planned dedicated wildlife crossings so that they would not conflict with or detract from future aspirational connectivity projects. Lastly, the Authority notes that at the project level, the Final EIR/EIS includes several revisions intended to further solidify the continued coordination with local wildlife stakeholders to ensure the correct placement

## Response to Submission 1680 (Brian Schmidt, Green Foothills, June 23, 2020) - Continued

### **1680-2475**

and functionally of wildlife crossings. BIO-MM#77a in the Final EIR/EIS includes requirements for the Authority to work with agency and stakeholder partners to validate and optimize wildlife crossing locations at the 75% to 90% design phase. BIO-MM#79 in the Final EIR/EIS requires the Authority to consider acquisition of open space corridors and other landscape features where necessary to ensure the functionality of wildlife crossings.

### **1680-2476**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass, SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1680-2477**

The Authority believes the commenter has misinterpreted the requirements of BIO-MM#79. Based on the reduction in permeability expected from the proposed project, the measure requires compensatory mitigation to offset this effect. The measure does not allow some combination of permeability improvement with a corresponding reduction in compensatory mitigation. The Authority believes the measure is the most prudent and feasible way to mitigate for the expected loss of permeability in the area and no other feasible measures exist.

### **1680-2478**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1680-2479**

The Authority has modified BIO-MM#77a in the Final EIR/EIS to further describe how final designs for wildlife crossings would be determined. Additionally, the Authority has included a new measure, BIO-MM#77b in the Final EIR/EIS, which requires monitoring of wildlife crossings for effectiveness and which requires adaptive management to ensure the use of wildlife crossings.

### **1680-2480**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

The commenter notes potential errors in the description of the Pacheco Pass Subsection pointing to general overview figures and tables in Chapter 2 of the WCA (Appendix C to Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS) as evidence that the assessment was in error. The Authority notes that regardless of the very general description of the proposed project in Chapter 2 of the WCA, and minor errors in the project description there, the detailed assessment in the remainder of the WCA is correct and considers each of the alternatives and their individual profiles (i.e., tunnel, embankment, aerial) individually down to specific stationing and there were no errors in the analysis. Consequently, the WCA and the EIR/EIS do not fail to assess wildlife connectivity in the Pacheco Pass Subsection.

### **1680-2481**

The Authority disagrees with the commenter's characterization of wildlife crossing placement. Wildlife crossings are placed at somewhat regular intervals, however, as described in the WCA (referenced in the Draft EIR/EIS), the spacing depends on the permeability analysis and specific needs of individual movement guilds. The Authority also notes that in response to this comment and other similar comments, BIO-MM#77 (now BIO-MM#77a) in the Final EIR/EIS has been modified to require coordination with local stakeholders regarding wildlife crossing placement and design. Additionally, the measure now notes that final crossing locations can be adjusted if necessary, to make sure they are in optimal locations to facilitate wildlife movement.

### **1680-2482**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife.

## Response to Submission 1680 (Brian Schmidt, Green Foothills, June 23, 2020) - Continued

### **1680-2483**

The Authority has carefully reviewed these comments and has modified BIO-MM#77a in the Final EIR/EIS to further describe how final designs for wildlife crossings would be determined. Additionally, the Authority has included a new measure, BIO-MM#77b in the Final EIR/EIS, which requires monitoring of wildlife crossings for effectiveness and which requires adaptive management to ensure the use of wildlife crossings.

### **1680-2484**

The comment stated a preference for Alternative 4 because it would have the least impact on agricultural resources. As discussed in Chapter 8, Preferred Alternative, Alternative 4 is the preliminary preferred alternative.

In addition, the comment states that the LESA scores are an underestimate of agricultural value. The LESA analysis was prepared in accordance with federal guidance. It and was reviewed and concurred with by the Natural Resources Conservation Service. The comment noted significant impacts must be mitigated. Section 3.14.7, Mitigation Measures, of the Draft EIR/EIS identifies the several mitigation measures for impacts on agricultural lands. All of the alternatives would have a significant and unavoidable impact related to permanent conversion of Important Farmland.

### **1680-2485**

The Authority disagrees with the comment's assertion that the cumulative and growth-inducing impacts on land use are inadequately described. Section 3.13, Station Planning, Land Use, and Development, of the Draft EIR/EIS concludes that construction of the East Gilroy Station under Alternative 3 would convert agricultural land to a transportation use and introduce a use incompatible with the primarily agricultural uses and agricultural-related residential uses immediately adjacent to the station site. This resulted in a significant and unavoidable impact under Alternative 3 due to the change in land use patterns associated with introducing incompatible land uses.

The Authority evaluated Alternative 3 but selected Alternative 4 as the Preferred Alternative. As summarized in Chapter 8, Preferred Alternative, of the Draft EIR/EIS, Alternative 3 includes a station in the less-developed east Gilroy area, would permanently convert the most agricultural farmland, and would have higher impacts on biological and aquatic resources than the Preferred Alternative.

### **1680-2486**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations, SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

The comment expresses concern over facilitation of rural sprawl outside of Gilroy with either station alternative. Section 3.2, Transportation, of the EIR/EIS discusses transportation impacts of the project alternatives in Gilroy, including an analysis of VMT for all project alternatives. Impacts of conversion of land from agricultural and habitat are discussed in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, and Section 3.13, Station Planning, Land Use, and Development, of the Draft EIR/EIS for each of the four project alternatives. Additionally, Section 3.13.5.2 discusses Measure H, adopted by voters in 2016, which amended the City's general plan to establish an Urban Growth Boundary (UGB) and designate land outside the UGB as open space. An objective of the UGB is to reduce sprawl and concentrate development within existing developed areas in the city. The analysis and conclusions in this section considers this measure.



## Response to Submission 1680 (Brian Schmidt, Green Foothills, June 23, 2020) - Continued

### 1680-2487

The comment noted that the Draft EIR/EIS does not define the term "agricultural region" in AG-MM#1. The agricultural conservation easement program described in AG-MM#1 utilizes clear performance standards that guide the types of agricultural conservation easements that the Authority should purchase, focusing on quality and quantity of the land, not simply geographic location. Furthermore, the agricultural conservation easement program requires willing sellers. These performance standards are designed to ensure enforceability and require that the mitigation functions as intended.

In addition, the comment noted that any impacts on Important Farmland in the San Martin area between Morgan Hill and Gilroy should be mitigated in the same area. The Authority has not committed to mitigating for impacts on Important Farmland within an area more specific than the same agricultural region.

The Authority has looked carefully at the concept of offering more specific geographic parameters associated with AG-MM#1. However, adding more specific geographic parameters to AG-MM#1 would not be considered an effective measure to mitigate for Impacts AG#2 and #3, because doing so could hinder the Authority's ability to meet the performance standards of quality of land available, quantity of land available, and existence of willing sellers during implementation.

### 1680-2488

The comment stated that the Draft EIR/EIS incorrectly states that no conversion of Important Farmland would occur in the Monterey Corridor/Coyote Valley. In addition, the commenter expressed a preference for Alternative 4 because it results in a reduced impact on Important Farmland with respect to the Monterey Corridor/Coyote Valley area.

With respect to Impact AG#2 in Section 3.14, Agricultural Farmland, the Draft EIR/EIS finds that the impact would be significant and unavoidable, which is the correct determination based on the effects analysis and evidence presented. Prior to publication of the Final EIR/EIS, the San Jose to Merced Project Section team recalculated the Draft EIR/EIS impact findings using data from the baseline year and confirmed that, based on analysis of baseline conditions, no permanent conversion of Important Farmland would occur in the Monterey Corridor Subsection. As such, no changes were made to the environmental document on this issue.

Further, as discussed in Chapter 8, Preferred Alternative, in the Draft EIR/EIS, the Authority has selected Alternative 4 as the preferred alternative. This alternative extends through downtown Gilroy within an existing railway right-of-way. Alternative 4 was selected as the Preferred Alternative in part because it minimizes impacts on agricultural lands, community impacts, natural resources, and land use patterns.

## Response to Submission 1680 (Brian Schmidt, Green Foothills, June 23, 2020) - Continued

### **1680-2489**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

The comment stated that the impacts for remnant parcels and the 25-foot buffer are inadequate to mitigate for loss of farmland use in some remnant parcels. The Authority added a 25-foot buffer to account for indirect impacts, including the ability to turn around machinery. As a result, this area is not a direct loss of production and should be mitigated at a lesser rate than direct impacts. The mitigation for indirect impacts, which identifies a 0.5:1 ratio, is based on Department of Conservation guidance as part of a settlement achieved between the Authority and agricultural stakeholders, the Madera Settlement Agreement. This agreement was entered into by the County of Madera, representing multiple petitioners, and the Authority to address concerns about impacts on Important Farmland through the HSR Merced to Fresno Project Section. Engagement with agricultural stakeholders led to consensus that the mitigation ratios were acceptable, including the 0.5:1 ratio to mitigate for indirect effects on Important Farmland. To address this comment and better clarify the difference in mitigation ratios, the text for AG-MM#1 was revised in the Final EIR/EIS to indicate the difference between mitigation ratios for direct and indirect impacts. The comment also asked whether the Authority would expressly offer the sale of land or easements on the land to local conservation organizations as a way to reduce conversion of Important Farmland before mitigation. The Authority would work with all potential buyers to purchase conservation easements and would be glad to work with local conservation organizations.

### **1680-2490**

Refer to Standard Response SJM-Response-CUL-4: Continued Tribal Consultation.

### **1680-2491**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations, SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

The comment discusses alternative comparison and supports Alternative 4.

### **1680-2492**

With respect to discussions of the sand and gravel mining operation, Section 3.19.6.11, Socioeconomics and Communities, of the Final EIR/EIS was revised to reflect the size of the sand and gravel operation. Table 1 in Appendix 3.19-A, Cumulative Nontransportation Plans and Projects List (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), had the correct information about the 6,400-acre Sargent Ranch. In addition, the text referring to AG-MM#4 was revised to reflect the correct mitigation number in the statement of secondary effects in Section 3.14.7, Mitigation Measures, of the Final EIR/EIS.

## Submission 1475 (Brett Bymaster, Healing Grove Health Center, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1475 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/23/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** Brett  
**Last Name :** Bymaster

**Stakeholder Comments/Issues :**

I live, work and lead a non-profit in the San Jose Washington/Guadalupe/Tamien environmental justice RSA. I live very near the rail line on Goodyear St. I support the high speed rail with consideration given to the following mitigations.

- |           |  |
|-----------|--|
| 1475-2343 | 1) Tamien Park needs a tall sound wall (10ft ) to separate park uses from the rail traffic -- both a physical, sound & sight barrier. The wall needs to be tall enough to prevent balls & Kids from accessing the high speed rail adjacent to the park and the soccer field. There is already very significant sound pollution in the park from freeway noise, rail noise, and overhead flight noise. The additive noise of high speed rail needs to be mitigated. This wall should double as sound mitigation as well as a physical safety barrier. |
| 1475-2344 | 2) Careful consideration should be given to the Tamien Transit Oriented housing development to ensure safety and noise mitigation.   |
| 1475-2345 | 3) To mitigate increased impacts in the Washington/Guadalupe environmental justice RSA, there should be consideration given to Lick Ave traffic. We would request traffic calming along Lick Ave, particularly in front of Tamien Park. A cross-walk at Tamien park would be a significant improvement in to mitigate environmental justice impacts.   |
| 1475-2346 | 4) Another environmental justice impact mitigation consideration would be the dangerous intersection at Alma & Almaden Ave. Improved crosswalks & traffic calming there would be very beneficial.  |
| 1475-2347 | 5) There is a large homeless population that lives along the west side of the rail line at Tamien. There should be consideration given to rail safety for homeless individuals. Tall fencing/walls on the west side of the rail line should be considered to prevent accidental death. This is particularly critical since the train doesn't stop at Tamien and will come through at high speeds.  |

## Response to Submission 1475 (Brett Bymaster, Healing Grove Health Center, June 23, 2020)

### **1475-2343**

As described in Table 3.4-15, Tamien Park is not considered a noise-sensitive park. As a result, no mitigation is proposed at this location. To address safety issues, as described in Chapter 2, HSR design and operations would include appropriate barriers (fences and walls) and state-of-the-art communication, access control, and monitoring and detection systems to keep people, animals, and obstructions off the tracks.

### **1475-2344**

The comment is noted. Only existing structures and developments that are already approved are included in the noise and vibration analyses. As noted in Section 3.11, Safety and Security, of the Draft EIR/EIS, as part of the design of the HSR system, the Authority's Safety and Security Management Plan (Authority 2018, as cited in Section 3.11 of the Draft EIR/EIS) establishes the Authority's commitment and philosophy to achieve the highest practical level of safety and security throughout the California HSR System's life cycle.

### **1475-2345**

The project traffic analysis did not identify any adverse effects due to project traffic in the Washington/Guadalupe community, which is why no mitigation for traffic effects has been considered at this location. The project would not alter any local roadways, and the area is far enough from the San Jose Diridon Station to not be affected by station traffic.

### **1475-2346**

The project traffic analysis did not identify any adverse effects due to project traffic in the Washington/Guadalupe community, which is why no mitigation for traffic effects has been considered at this location. The project would not alter any local roadways, and the area is far enough from the San Jose Diridon Station to not be affected by station traffic.

### **1475-2347**

Please refer to SS-IAMF#3 in the Draft EIR/EIS, provisions of which include fencing along the entire right-of-way. Trespassing within a railroad right-of-way is unsafe, is illegal today for the current railroad right-of-way, and will remain illegal in the future. Caltrain is the owner of the railroad at Tamien, and it is their responsibility to maintain a safe right-of-way for their operations and all tenants (including HSR). The Authority will work with Caltrain and area service providers to remove homeless persons from inside of the right-of-way prior to construction and during operations.



## Submission 1880 (Marne Sussman, HOLLAND & KNIGHT LLP, June 23, 2020)

### Holland & Knight

50 California Street, Suite 2800 | San Francisco, CA 94111 | T | F 415.743.6910  
Holland & Knight LLP | www.hklaw.com

Marne S. Sussman  
+1 415-743-6987  
Marne.Sussman@hklaw.com

June 23, 2020

Via E-mail ([san.jose\\_merced@hsr.ca.gov](mailto:san.jose_merced@hsr.ca.gov))

Attn: Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS  
100 Paseo de San Antonio  
Suite 300  
San Jose, CA 95113

#### Re: Comments on the San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS

To Whom it May Concern:

Holland & Knight submits these comments on behalf of Copart, Inc. (“Copart”). Copart appreciates the opportunity to provide comments in response to the California High-Speed Rail Authority’s (“CHSRA”) Draft Environment Impact Report/Statement (“DEIR”) for the San Jose to Merced Project Section (“Project”). Copart bases these comments on the publicly available information in the DEIR and reserves the right to supplement these comments as additional or different information is made available to the public.

Copart is a leader in the vehicle auction business and offers a range of services for processing vehicles, including selling vehicles over the Internet through its online auction technology platform. As part of its business, Copart operates several physical locations, including on property it owns at 11395 Llagas Avenue in San Martin, California. One of the parcels Copart owns in San Martin, APN 825-03-010 (“Copart Parcel”), is located within the Project footprint. Copart therefore has a strong interest in understanding the scope of the Project and its effects.

Based on its review of the DEIR and its supporting materials, Copart believes that the DEIR does not provide sufficiently detailed information for stakeholders to adequately assess either the scope of the Project alternatives or their effects. Copart therefore respectfully requests that (1) CHSRA supplement the available information by providing a Geographic Information System database depicting the information in Appendix 3.1-A, (2) CHSRA incorporate additional detail and standards regarding its proposed construction mitigation, and (3) CHSRA incorporate in the DEIR more specific information with regard to its compliance with the Uniform Relocation Assistance and Real Property Acquisition Policies Act.

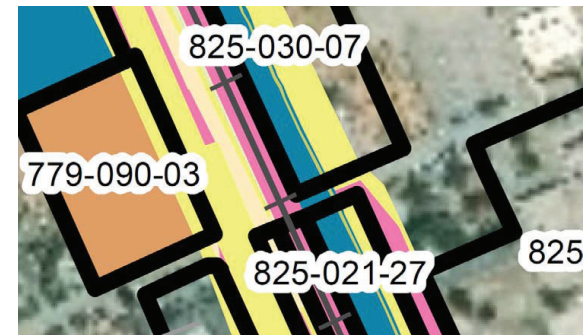
Anchorage | Atlanta | Austin | Boston | Charlotte | Chicago | Dallas | Denver | Fort Lauderdale | Houston | Jacksonville | Lakeland  
Los Angeles | Miami | New York | Orlando | Philadelphia | Portland | San Francisco | Stamford | Tallahassee | Tampa | Tysons  
Washington, D.C. | West Palm Beach

1880-3198

Attn: Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS  
June 23, 2020  
Page 2

#### A. Insufficient Information Provided to Assess Property Impacts.

While the DEIR explains that, “Appendix 3.1-A, Parcels within the HSR Project Footprint, in Volume 2 provides detailed mapping of the project footprint and parcels intersected by each of the project alternatives,”<sup>1</sup> these maps lack sufficient definition for property owners within the Project Footprint to ascertain the potential effects of the Project on their respective properties. For example, the parcel lines in Appendix 3.1-A obfuscate the boundaries of the proposed rights-of-way and easements. Further, the overlapping layers make it unreasonably difficult to determine what property interest CHSRA make seek to acquire. An excerpt from Appendix 3.1-A illustrates this problem:<sup>2</sup>



1880-3199

Due to the lack of granularity and the overlapping elements, the DEIR fails to adequately inform stakeholders of the scope and effects of the Project. However, the DEIR goes on to explain that:

Analysts used information relevant to the project from published maps, land use plans, and aerial reconnaissance using Google Earth pertaining to communities within and adjacent to the project footprint to describe the affected environment and evaluate the potential environmental impacts of the project on socioeconomics and communities. The following sections discuss topic-specific evaluation methods for communities, children’s health and safety, property displacements and relocations, and economic impacts. Much of the data were

<sup>1</sup> DEIR at p. 3.1-4.

<sup>2</sup> DEIR at Appendix 3.1-A, p. 76.

#75634136\_v1

1880-3197

## Submission 1880 (Marne Sussman, HOLLAND &amp; KNIGHT LLP, June 23, 2020) - Continued

Attn: Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS  
June 23, 2020  
Page 3

compiled into a geographic information system (GIS) database to analyze potential impacts.<sup>3</sup>

Copart respectfully requests that CHSRA make the proposed alignments, rights-of-way, and easements for each alternative available through a GIS database in order to facilitate meaningful review by stakeholders within the Project footprint.

**B. Insufficient Information to Assess Mitigation.**

While various mitigation measures,<sup>4</sup> require the preparation of a construction management plan and a construction transportation management plan, these measures lack sufficiently specific information to ensure that property owners in the area are adequately notified of construction and are provided access to their properties.

SS-IAMF#1 provides that prior to “any ground disturbing activity,” the CHSRA’s contractor must submit a construction safety transportation management plan that identifies the procedures for temporary road closures, including access to residences and businesses.<sup>5</sup> However, the measure does not provide any standards against which the plan will be evaluated to ensure the plan provides adequate access or notice. Similarly, SOCIO-IAMF#1 requires that the construction management plan “verify that property access is maintained for local businesses, residences, and emergency services,”<sup>6</sup> but does not provide any standards regarding notice to affected properties or standards for determining whether adequate access is provided.

Finally, while the DEIR repeatedly confirms that the Project is required to comply with the Uniform Relocation Assistance and Real Property Acquisition Policies Act (Uniform Act) (42 U.S.C. § 61), the DEIR does not provide sufficient detail on the notification, appraisal, and acquisition process for subject properties. In order to be an adequate informational document, the DEIR should be revised to include further detail regarding the acquisition process for each property interest that CHSRA intends to acquire.

**C. Alternative 4 Creates the Least Impacts to Adjacent Communities.**

Based on the available information, Copart supports CHSRA’s identification of Alternative 4 as the Preferred Alternative. By situating the Project within the existing Caltrain right-of-way and at-grade, Alternative 4 presents the fewest displacements of local businesses and residents, the least environmental impacts, and the lowest cost.<sup>7</sup>

<sup>3</sup> DEIR at p. 3.12-11.

<sup>4</sup> Including GEO-IAMF#1, GEO-IAMF#3, GEO-IAMF#4, GEO-IAMF#5, HMW-IAMF#5, HMW-IAMF#6, SS-IAMF#1, SOCIO-IAMF#1, TR-IAMF#4, TR-IAMF#5, TR-IAMF#11.

<sup>5</sup> DEIR at Appendix 2-E, p. 2-E-29.

<sup>6</sup> DEIR at Appendix 2-E, p. 2-E-32.

<sup>7</sup> DEIR at pp. 8-16-18.

#75634136\_v1

Attn: Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS  
June 23, 2020  
Page 4

Thank you for considering these comments.

Sincerely yours,

HOLLAND & KNIGHT LLP

  
Marne S. Sussman

MSS:mb

#75634136\_v1

## Response to Submission 1880 (Marne Sussman, HOLLAND & KNIGHT LLP, June 23, 2020)

### 1880-3197

The Authority believes that with the information provided in Appendix 3.1-A, Parcels within the HSR Project Footprint, located in Volume 2 of the Draft EIR/EIS, combined with the Preliminary Engineering for Project Design Record provided in Volume 3 of the Draft EIR/EIS, landowners have the information necessary to identify the scope of the project alternatives. Additional detail is also available in the Draft Relocation Impact Report.

Each resource section in the Draft EIR/EIS describes in the necessary detail how the mitigation measures would avoid or reduce significant impacts. Under CEQA, where development of specific mitigation would rely upon information not yet available, an EIR may take a phased approach to the development of specific mitigation, provided that it has analyzed the impact and made a significance determination, commits to mitigation in the form of a mitigation measure for the significant effect, and specifies "performance standards which would mitigate the significant effect of the project and which may be accomplished in more than one specified way" (14 CCR 15126.4(a)(1)(b)). The same is true under NEPA. The EIS must discuss mitigation "insufficient detail to ensure that environmental consequences have been fairly evaluated," but it is not necessary to formulate and adopt a complete mitigation plan (Robertson v. Methow Valley Citizens Council, 490 U.S.332, 352 [1989]). The mitigation measures identified in the EIR/EIS meet these requirements.

As identified in SOCIO-IAMF#2, the Authority would acquire the land of property owners whose land is directly affected by the project in accordance with the Uniform Relocation Assistance and Real Property Acquisition Policies Act (Uniform Act). The Uniform Act establishes minimum standards for treatment and compensation of individuals whose real property is acquired for a federally funded project. For more information on the Uniform Act, see Section 3.12, Socioeconomics and Communities, and Appendix 3.12-A, Relocation Assistance Documents, of the Draft EIR/EIS.

### 1880-3198

The Authority believes that with the information provided in Appendix 3.1-A, Parcels within the HSR Project Footprint, located in Volume 2 of the Draft EIR/EIS, combined with the Preliminary Engineering for Project Design Record provided in Volume 3 of the Draft EIR/EIS, landowners have the information necessary to identify the scope of the project alternatives. The Authority is willing to coordinate with landowners to help them better understand the potential impacts on their property. Additional detail is also available in the Draft Relocation Impact Report.

### 1880-3199

The Authority believes that with the information provided in Appendix 3.1-A, Parcels within the HSR Project Footprint, located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS, combined with the Preliminary Engineering for Project Design Record provided in Volume 3 of the Draft EIR/EIS, landowners have the information necessary to identify the scope of the project alternatives. Additional detail is also available in the Draft Relocation Impact Report.

### 1880-3200

Draft EIR/EIS Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features (IAMFs) Analysis, provides a list of project IAMFs. These IAMFs are different from mitigation measures. IAMFs are incorporated into the Project Section design, construction, or operation to avoid or minimize environmental or community impacts. The description of each feature details the means and effectiveness of the feature in avoiding or minimizing impacts, as well as the environmental benefits of implementing the feature. SS-IAMF#1 indicates that the construction safety transportation management plan would describe coordination efforts, and SOCIO-IAMF#1 states that the construction management plan would include actions pertaining to communications. Several other IAMFs include measures to ensure proper notification to property owners and the public, including AG-IAMF#4, PUE-IAMF#3, and SOCIO-IAMF#2.

## Response to Submission 1880 (Marne Sussman, HOLLAND & KNIGHT LLP, June 23, 2020) - Continued

### **1880-3201**

As described in Section 3.12, Socioeconomics and Communities, and Appendix 3.12-A, Relocation Assistance Documents, of the Draft EIR/EIS, the Uniform Act requires that the owning agency provide notification to all affected property owners of the agency's intent to acquire an interest in their property. This notification includes a written offer of just compensation. A right-of-way specialist would be assigned to each property owner to assist him or her through the acquisition process. The Uniform Act also provides benefits to displaced individuals to assist them financially and with advisory services related to moving or relocating their residence. Benefits are available to both owner occupants and tenants of either residential or business properties. Owners of private property have federal and state constitutional guarantees that their property would not be acquired or damaged for public use unless owners first receive just compensation. Just compensation is measured by the "fair market value," where the property value is considered to be the highest price that would be negotiated on the date of valuation. Additional information is also available in the Draft Relocation Impact Report.

Compliance with the Uniform Act is incorporated into the project design in SOCIO-IAMF#2 in Section 3.12 of the Draft EIR/EIS. However, SOCIO-IAMF#3 (also in Section 3.12 of the Draft EIR/EIS) is also crucial to the relocation process. Before any acquisitions occur, the Authority would develop a relocation mitigation plan, in consultation with affected cities and counties and property owners. Among other components, the relocation mitigation plan would include a description of the appraisal, acquisition, and relocation process as well as a description of the activities of the appraisal and relocation specialists. This plan would include the details being requested in this comment.

### **1880-3202**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment's support of Alternative 4 is noted.



## Submission 1216 (Katherine Knabke, Knabke Family Farm, April 26, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1216 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 4/26/2020  
**Affiliation Type :** Business and/or Organization  
**Submission Date :** 4/26/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**Submission Method :** Website  
**First Name :** Katherine  
**Last Name :** Knabke  
**Business/Organization :** Knabke Family Farm  
**EIR/EIS Comment :** Yes

**Stakeholder Comments/Issues :**

1216-13 | My family's farm in San Martin appears to be affected by the project. Looking at the map included in the April 17 mailing or online, I can't tell how how severely. How can I find that info, hopefully with a map that includes San Martin street names? I really would like the info to be prepared for the San Jose or Gilroy Community Open Houses.  
Thanks!

## Response to Submission 1216 (Katherine Knabke, Knabke Family Farm, April 26, 2020)

### 1216-13

The Online Open House for the San Jose to Merced Section included "Address Lookup & Interactive Online Map (Station 5)." This application allowed any member of the public the opportunity to type in your address and see the preliminary engineering drawings at that location for Alternatives 1, 2, 3, and 4. The open house application is still available, and the HSR website contains the EIR/EIS, Appendix 3.1-A, Parcels within the HSR Project Footprint, and Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record. By using Appendix 3.1-A and these composite plans one has the ability to find a particular address.

# Submission 1360 (Norman Matteoni, Matteoni, O'Laughlin & Hetchman Lawyers, June 1, 2020)



June 1, 2020

Norman E. Matteoni  
Peggy M. O'Laughlin  
Bradley M. Matteoni  
Barton G. Hetchman  
Gerry Houlihan

Via Email and U.S. Mail to boardmembers@hsr.ca.gov

Board of Directors  
California High-Speed Rail Authority  
770 L Street, Suite 620  
Sacramento, CA 95814

**Re: Comments on CHSR Draft EIR of San Jose to Merced  
Section Concerning Monterey Corridor Segment**

I represent the Saso Family that owns 3 parcels in the Monterey Corridor Section of the proposed HSR project from San Jose to Merced. The three addresses are 9690 Monterey Road, 9760 Monterey Road and 9940 Monterey Road, San Jose, California.

First, it is difficult to search through numerous documents placed on the website looking for specifics on particular properties; and when something is found it appears general. Thus, to be clear on the Saso Family comments, I have attached aerial exhibits of the three properties of concern.

Each parcel has improvements close to the roadway but with different features. For example, the 9940 property has agricultural buildings, a roadside fruit stand with an adjacent orchard, and a large historic family residence. It has two points of driveway access – the main one is opposite Palm Avenue that also serves the fruit stand; the other is approximately 200 feet to the south. The house's western wall is less than 40 feet from the edge of the right of way of Monterey Road.

As I read the Draft EIR I cannot ascertain from the general maps in Part 3 of the Draft, Alternatives 1A (aerial), 2A (embankment), and 3A (viaduct), except 4A (RR tracks)\* of the proposed route, any specific details of the alternatives on these properties. But the first three all appear to take a substantial depth along the frontage of the three properties. The 9940 Monterey parcel also appears to be at a

\* In fact, there are passages in the document suggesting that there is a combination of the alternatives that may take place, e.g., going from viaduct to embankment or grade on segments of the route.

848 The Alameda  
San Jose, CA 95126  
ph. 408.293.4300  
fax. 408.293.4004  
www.matteoni.com

Board of Directors  
California High-Speed Rail Authority

June 1, 2020  
Page 2

1360-179

transition point where the route veers eastward as it proceeds toward Cochrane Road in Morgan Hill. It is not clear the exact location where a transition from viaduct in the middle of Monterey Road to grade may occur.

1360-180

I know that that there are multiple segments on the project and that causes the maps to be generalized with colored ribbons stacked on top of each other when each can have a different impact. But overall, unless Alternative 4 is ultimately selected each appears to take a major part of the identified parcels and affects access. The residence on 9940 Monterey appears to be wiped out by the first three alternatives. If the embankment alternative is chosen, what is the height and width and how is access preserved? If there is a viaduct down the middle of the highway, it will cause the north bound lane to move eastward into the properties. What effect is there on access? What happens to access during construction on any of the alternatives?

1360-181

Of further concern, Figure 2-49 Vol. 1, p. 2-71 (with cross reference to Appendix Table 1, 2-A) regarding local roadway modifications indicate 3 modifications for Palm Avenue and Monterey Road intersection – Quad Gate, Grade Separation and alignment change. Specifically for 9940 Monterey Road what are the potential changes to the intersection at Palm and the driveway connection to that intersection? The northerly driveway and Palm are directly opposite each other. As to the adjacent fruit stand at 9940 Monterey, what is the impact both to access and off-road parking as a result of the alternatives? The above references do not show any detail.

1360-182

How were the noise measurements at 7465 and 8470 Monterey (the closest I could find in the document) used to measure impacts on the three Saso properties?

I am submitting these comments both by hard copy and email. Although the draft suggested that email comments could be made in individual sections, by marking them and activating a mailbox, that approach did not serve me well for these comments.

The concern as you can see is for specifics affecting these three properties.

Very truly yours,

NORMAN E. MATTEONI

NEM:cab  
Attachments  
cc: Saso Family  
California High-Speed Rail Authority, Northern California Regional Office



Submission 1360 (Norman Matteoni, Matteoni, O'Laughlin & Hetchman Lawyers, June 1, 2020) - Continued



EXHIBIT A

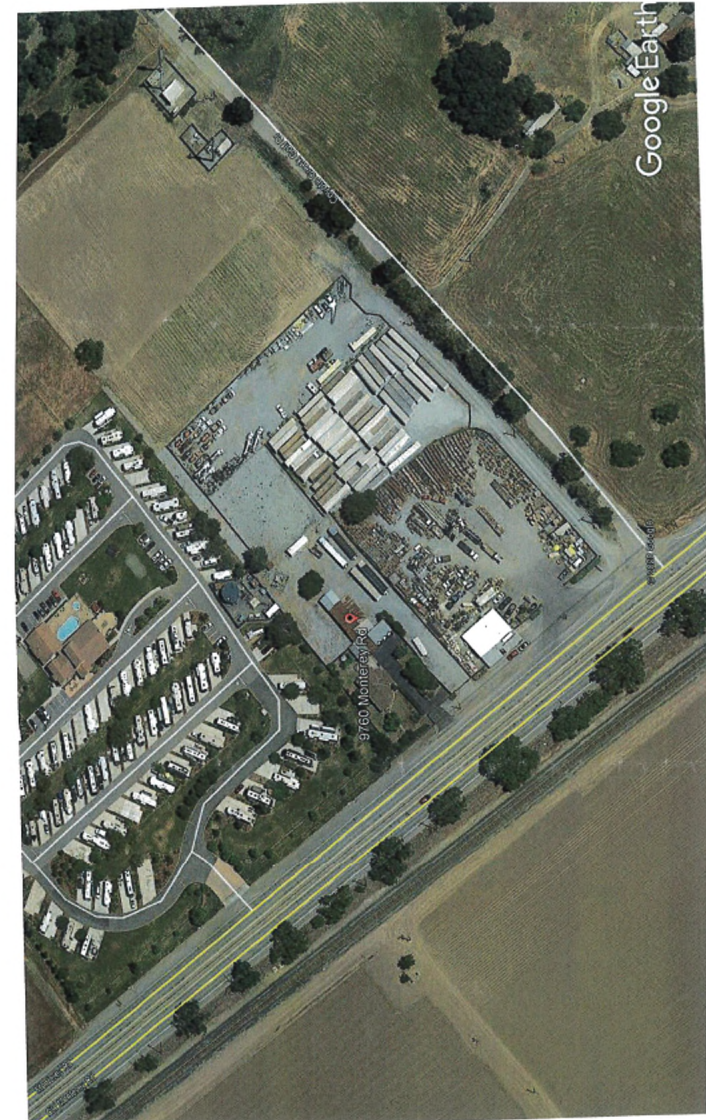
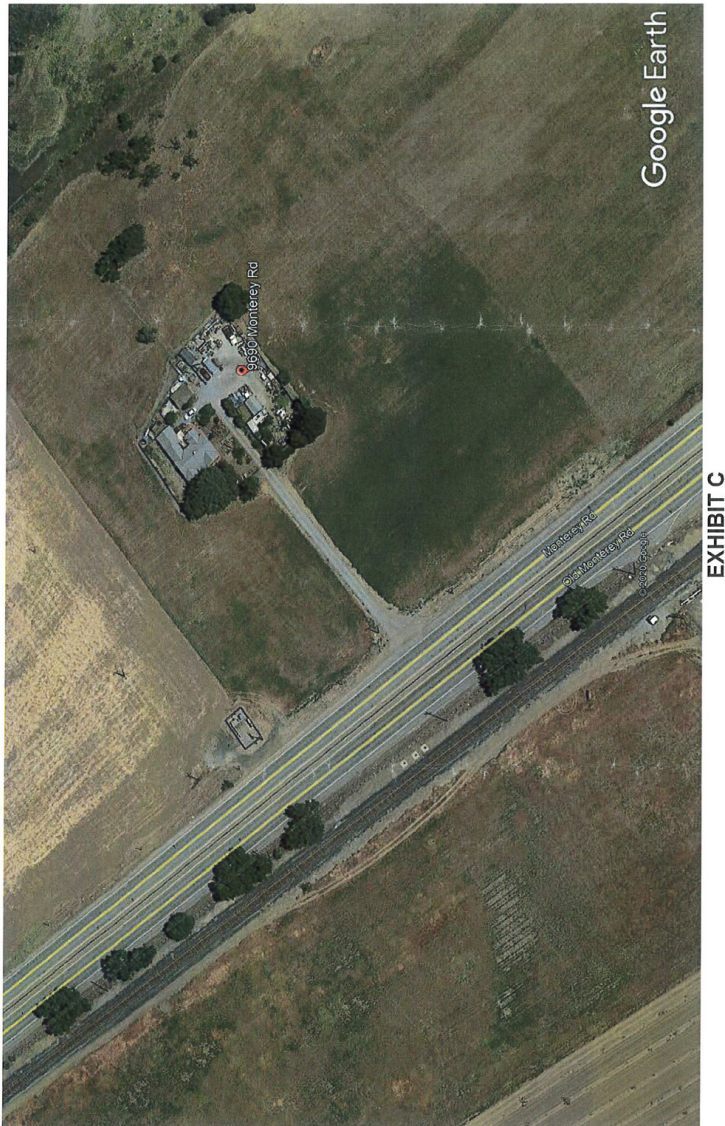


EXHIBIT B



Submission 1360 (Norman Matteoni, Matteoni, O'Laughlin & Hetchman Lawyers, June 1, 2020) -  
Continued



## Response to Submission 1360 (Norman Matteoni, Matteoni, O'Laughlin & Hetchman Lawyers, June 1, 2020)

### 1360-179

Thank you for your comments regarding these three properties along Monterey Road. Alternatives 1 and 3 would be the same through this portion of the alignment and would be on viaduct past all three properties. Alternative 2 would be on embankment, and Alternative 4 (the Preferred Alternative) would be blended and at grade. More detail is available in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record and in Appendix 3.1-A.

Based on the preliminary analysis of potential relocations, all alternatives may require the full acquisition of the property at 9690 Monterey Road. For 9760 Monterey Road, the eastward shift of Monterey Road may require a partial acquisition under Alternatives 1 and 3, and a full acquisition under Alternative 2. There is no expected property acquisition of the property located at 9760 Monterey Road under Alternative 4. The 9940 Monterey Road property may be displaced by Alternatives 1 through 3. If the embankment alternative (Alternative 2) is selected, property access could not be maintained and the property would be acquired. For the viaduct alternatives (Alternatives 1 and 3), the property may be acquired due to the impacts of the systems sites on Important Farmland. There is no expected property acquisition to occur from at 9940 Monterey Road under Alternative 4.

Please refer to Section 3.12, Socioeconomics and Communities, for information about the Authority's relocation resources and relocation plan. Refer to Appendix A, Relocation Assistance Documents, of the Draft Relocation Impact Report for more information regarding the Authority's relocation assistance programs. These programs address the rights and benefits of individuals displaced from residences and mobile homes, as well as businesses, farms, and nonprofit organizations. Specific consultations and arrangements with property owners would occur once the design is finalized.

Property acquisitions will be verified as part of Detailed Design Post-ROD for the selected alternative.

### 1360-180

Based on the preliminary analysis of potential relocations, all alternatives may require the full acquisition of the property at 9690 Monterey Road. For 9760 Monterey Road, the eastward shift of Monterey Road may require a partial acquisition under Alternatives 1 and 3, and a full acquisition under Alternative 2. There is no expected property acquisition of the property located at 9760 Monterey Road under Alternative 4. The 9940 Monterey Road property may be displaced by Alternatives 1 through 3. If the embankment alternative (Alternative 2) is selected, property access could not be maintained, and the property would be acquired. For the viaduct alternatives (Alternatives 1 and 3), the property may be acquired due to the impacts of the systems sites on Important Farmland. There is no expected property acquisition to occur at 9940 Monterey Road under Alternative 4. Access during construction would be maintained during construction as described in TR-IAMF#2 (Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features). Please also refer to the response to submission SJM-1360, comment 179.

### 1360-181

Please refer to the response to submission SJM-1360, comment 179. Modifications at the intersection of Palm Avenue and Monterey Road would be a shift of Monterey Road eastward under Alternatives 1, 2, and 3 (Alternative 2 would shift Monterey Road farther east than Alternatives 1 and 3), a grade separation of Palm Avenue is also included in Alternative 2. Four-quadrant gates would be installed at the Palm Avenue railroad crossing under Alternative 4.

Please refer to Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, for a detailed view of the project elements near Palm Avenue and Monterey Road.

## Response to Submission 1360 (Norman Matteoni, Matteoni, O'Laughlin & Hetchman Lawyers, June 1, 2020) - Continued

### 1360-182

Please refer to Section 3.4.4.3, Methods for Impact Analysis, of the Draft EIR/EIS for information regarding noise impact assessment methodology.

The measured noise levels at 7465 and 8470 Monterey Road were not used directly at the Saso Family parcels but were used with other noise measurements to calculate existing noise levels, consistent with standard FRA methodology. The FRA noise impact criteria are a comparison of the existing noise levels to the future noise levels with the project.

## Submission 1733 (Joan A. Wolff, McGuireWoods LLP, June 23, 2020)

McGuireWoods LLP  
1800 Century Park East  
8th Floor  
Los Angeles, CA 90067  
Phone: 310.315.8200  
www.mcguirewoods.com

Joan A. Wolff  
Direct: 310.315.8275

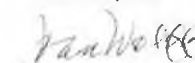
McGUIREWOODS

jwolff@mcguirewoods.com  
Direct Fax: 310.956.3  
File No. 2072318.0

Please include the undersigned in all future communications regarding the EIR/EIS and the San Jose to Merced Project Section. Please let me know if you have any questions or concerns, and thank you for this opportunity to comment on the EIR/EIS.

June 23, 2020

Very truly yours,



Joan A. Wolff

**BY EMAIL ONLY**

California High Speed Rail Authority

Re: Draft EIR/EIS Comment  
San Jose to Merced Project Section

Dear Sir or Madam:

This firm represents Nanook Ventures One LLC and Nanook Ventures Two LLC (collectively, "Nanook"), the owners of (i) 1850 De La Cruz Boulevard and (ii) 552 & 556-558 Reed Street, all located in Santa Clara, California (collectively, the "Nanook Property") in the immediate vicinity of the San Jose Diridon Station Approach portion (the "Diridon Approach") of the Proposed San Jose to Merced Project Section of the California High Speed Rail System as further described in the Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement dated April 30, 2020 ("EIR/EIS").

We are writing to express our client's concern that most of the scenarios for this portion, including the Preferred Alternative, will necessitate modifications and closures of De La Cruz, Lafayette and Grant, all of which streets provide primary access to the Nanook Property and will impact both the existing use of the Nanook Property as well as the contemplated development of the Nanook Property to a state of the art data center which we anticipate to occur in the next several years.

The purpose of this letter is to advise the California High Speed Rail Authority of our client's plans for the Nanook Property in order to insure that the planning and development of the Diridon Approach is managed in a way to preserve (i) the existing access to and use of the Nanook Property and (ii) the development potential of the Nanook Property as a state of the art data center. Data center use will necessitate, among other factors, access to fiber and power.

1733-2902

132146544

119747150



## Response to Submission 1733 (Joan A. Wolff, McGuireWoods LLP, June 23, 2020)

### 1733-2902

The comment expresses concern over roadway modifications and closures that provide primary access to specific property and affect the contemplated development of the property to a data center. Please refer to Volume 2, Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features, which describe Transportation and Socioeconomics and Communities features to maintain property and business access during construction. For all alternatives, project design would maintain access from Lafayette Street, Reed Street, and De La Cruz Boulevard to the specific Nanook properties during project operations.

## Submission 1759 (Breanne Ramos, Merced County Farm Bureau, June 23, 2020)



June 22, 2020

California High Speed Rail Authority  
C/O Northern California Regional Office  
100 Paseo De San Antonio, Suite 300  
San Jose, Ca 95113

RE: San Jose to Merced Project Section Environmental Impact Report

California High Speed Rail Authority,

We appreciate the opportunity to comment on the San Jose to Merced Project Section Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (EIR/EIS). It is no secret that we have called into question many of the decisions made by this body and will continue to have many questions. As an organization Merced County Farm Bureau (MCFB) represents approximately 1,000 farmers, ranchers, and dairy families with several being impacted by the plans presented by the California High Speed Rail Authority (the "Authority"). MCFB is a 103-year-old organization that advocates for our members on a host of issues including water availability and rights, land-use and other topics impacting agriculture.

1759-3194 | We have a large amount concern for our landowners and growers that are caught in limbo. Landowners in Los Banos are subject to the EIR, yet to our knowledge you do not have proper funding to move through the Pacheco Pass mountain range. Growers in this area are projected to have ground removed from their ownership, yet do not know how to plan for this as a timeline is not stable. We understand the Authority is mandated to have all environmental documents completed by 2022. We are curious as to how much funding will later be used to re-evaluate and redo this EIR/EIS since there is a strong possibility that the San Jose to Merced Section will be out of date if and when funding becomes available.

1759-3195 | There are also concerns on current funding as state legislators are attempting to remove money from the Central Valley to benefit the areas they represent. In addition, the impacts of the Novel Coronavirus (COVID-19) continue to raise concern as the economy of both the state government and residents are experiencing unprecedented ramifications. Concerns surrounding continued funding abound, yet the Authority continues to push forward against the better judgement of many.

1759-3196 | There have been several mitigation measures mentioned within the document that the Authority has committed to including providing notice to landowners 3-12 months in advance of certain actions. For instance, under *Important Farmland Used for Project Construction Section 3.14-30* and *Temporary Disruption of Ag Infrastructure Serving Important Farmland Section 3.14-33*, the Authority indicates that they will provide such notice during the fore mentioned timeframe. We would strongly suggest providing notice closer to the 12-month period rather than 3 months due to cultural practices, planting needs, etc.

We understand that the goal is to bring a connected transportation system to California, however we are concerned with the management issues the project has faced to date and the sustainability of the project's long-term growth. We surely have our doubts and will continue to remain watchful as you continue your path. Thank you for the opportunity to comment on this monumental project.

Sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Breanne Ramos'.

Breanne Ramos  
Executive Director

(209) 723-3001 • Fax: (209) 722-3814 • 646 South Highway 59 • P.O. Box 1232 • Merced, CA 95341  
Email: [info@mercedfarmbureau.org](mailto:info@mercedfarmbureau.org)  
[www.mercedfarmbureau.org](http://www.mercedfarmbureau.org)

## Response to Submission 1759 (Breanne Ramos, Merced County Farm Bureau, June 23, 2020)

### 1759-3194

The comment expresses concern for landowners and growers in Los Banos regarding the uncertainty of property acquisitions due to lack of funding. The ROD will determine the selection of an alternative, which will reduce the uncertainty with regard to property acquisition. Temporary and permanent property acquisitions will be confirmed during Detailed Design of the selected alternative after ROD. Detailed Design, property acquisition, and construction will occur when funding is available. The Authority will validate that Detailed Design Post-ROD conforms with the impacts evaluated in the Final EIR/EIS. The Authority will conduct additional environmental analysis where required to comply with CEQA and NEPA. No further environmental documents are expected for the San Jose to Merced Project Section and therefore no funding is required.

### 1759-3195

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

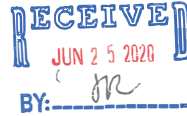
### 1759-3196

The comment suggests that the Authority strive to provide the maximum amount of notice possible within the Authority's 3-12-month range for notice to adjacent agricultural landowners and leaseholders in advance of any construction activities. The comment does not dispute the overall appropriateness of the range. The Authority complies with its standard right-of-way notification requirements, which provide for a 3- to 12-month notification window. See also response to submission SJM-1618, comment 2666.

## Submission 2069 (Jason Lee, Monterey Plaza LP, June 23, 2020)

DocuSign Envelope ID: E07AA0C4-8AAB-4972-82F4-02573A28F303

**Monterey Plaza LP**  
2429 Park Avenue  
Tustin, CA 92782



Jason Lee  
Regional General Counsel

Writer's Direct Dial: 949.252.3876  
Writer's Direct Fax: 760.727.1430  
E-Mail: jlee@kimcorealty.com

**VIA FEDERAL EXPRESS**

June 22, 2020

100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113

Attn: Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS

Re: Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS

Two Whom it May Concern:

Monterey Plaza LP is the owner of the Monterey Plaza shopping center located at Monterey Road & Blossom Hill Road, San Jose, CA 95138. Monterey Plaza LP is concerned about the operational, property, leasing, and other impacts that may arise from the above-referenced project, but support Alternative 4 over the other 3 alternatives. The foregoing is not intended to be a recitation of all of Monterey Plaza LP's claims at law or in equity which Monterey Plaza LP may have, each of which is expressly reserved.

Very truly yours,

DocuSigned by:

A handwritten signature in blue ink, appearing to be "J Lee", written over a blue line.

Jason Lee, Esq.

Regional General Counsel – Western Region

Western Region

Phone: 949-252-2705 • Fax: 760.727.1430 • kimcorealty.com



## Response to Submission 2069 (Jason Lee, Monterey Plaza LP, June 23, 2020)

### 2069-2314

The comment's support of Alternative 4 as well as general concerns with the operational, property, leasing and other impacts are noted.

## Submission 1434 (Margo Hinnenkamp, Morgan Hill Historical Society, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1434 DETAIL**

<b>Status</b>	Unread
<b>Record Date</b>	6/22/2020
<b>Submission Date</b>	6/22/2020
<b>Interest As</b>	Business and/or Organization
<b>First Name</b>	Margo
<b>Last Name</b>	Hinnenkamp

**Stakeholder Comments/Issues**

1434-2329 | We are writing to you as members of the Morgan Hill Historical Society and concerned residents of Morgan Hill regarding the proposed route for the HSR that would be constructed along the existing Union Pacific Railroad tracks. This route would result in 16 trains per hour at peak travel times running through the center of downtown Morgan Hill.

The resulting noise, traffic congestion and safety concerns all make this proposed route completely unacceptable to the residents of our city.

1434-2330 | Villa Mira Monte, our treasured historic property, lies directly next to the current railroad tracks. This property, which is listed on the National Registry of Historic Places, is the site of 2 historic houses, one of which was built by Morgan Hill and his wife, Diana Murphy Hill. The city was named after this historic home and is meticulously maintained and operated by the all-volunteer Morgan Hill Historical Society.

If the proposed route for the HSR along the existing tracks were to be chosen, the noise and vibration from these trains would make this property totally unsuitable for the myriad of activities that are held there annually. These activities focus on community education regarding local history as well as essential fundraising activities.

We are hopeful that the proposed route through our downtown will be discarded in favor of the proposed route that parallels highway 101. Thank you for your consideration in this matter.

Margo and Rich Hinnenkamp

## Response to Submission 1434 (Margo Hinnenkamp, Morgan Hill Historical Society, June 22, 2020)

### 1434-2329

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

### 1434-2330

The comment notes concerns with operational noise and vibration impacts on Villa Mira Monte, a historic property, under Alternatives 2 and 4.

Impacts on historical resources are analyzed in Section 3.17, Cultural Resources, of the Draft EIS/EIR. Specifically, operational impacts on the setting of Villa Mira Monte are discussed in Section 3.17.7.3, Historic Built Resources.

Although the noise and vibration of the existing and proposed train service may be deemed as unsuitable for certain activities, unless a quiet setting is considered to be a character-defining feature or an important aspect of integrity of a historic property, operational alterations to a setting, such as increased noise levels, are generally not considered a significant impact or a significant change to historic built resources. Villa Mira Monte does not have a quiet setting as a character-defining feature or important aspect of integrity. Impacts on built resources caused by operations is analyzed under Impact CUL#6.

Vibration analysis in Section 3.4.6.3, Vibration, did not identify Villa Mira Monte as a vibration-sensitive facility. Please refer to Impact NV#10.

The project would have no impact on NRHP- or CRHR-eligible or CEQA-only built historic resources from intermittent noise and vibration caused by operations. Therefore, CEQA does not require mitigation.

Chapter 4, Section 4(f)/6(f) Evaluation, specifies that additional project features would apply to Villa Mira Monte as related to potential aesthetic and noise/vibration impacts, including adoption of design standards (AVQ-IAMF#1) and design review process to guide the development of non-station area structures (AVQ-IAMF#2). Mitigation measures calling for noise barriers (NV-MM#1) and visual screening will also apply (AVQ-MM#3, AVQ-MM#4, and AVQ-MM#6). As outlined in Section 3.4, Noise and Vibration, and Section 3.16, Aesthetics and Visual Quality, these measures will minimize the noise and visual impacts on Villa Mira Monte. As a result, the site's diminished use and associated loss of revenue are not reasonably foreseeable consequences of HSR operation.

## Response to Submission 1434 (Margo Hinnenkamp, Morgan Hill Historical Society, June 22, 2020) - Continued

### 1434-2330

The comment's support of Alternatives 1 and 3, which run along US 101 through Morgan Hill, is noted.



## Submission 1702 (Kathy Sullivan, Morgan Hill Historical Society, June 23, 2020)



### Morgan Hill Historical Society

To preserve and share the history of Morgan Hill, and its environs, to inspire a sense of community.

June 23, 2020

Boris Lipkin, Northern California Regional Director  
Dave Shpak, Deputy Project Manager of San Jose to Merced California High Speed Rail Authority  
100 Paseo De San Antonio, #206  
San Jose, CA 95113

### RE: San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS

Dear Mr. Lipkin,

On behalf of the Board of Directors of the Morgan Hill Historical Society (MHHS) and our community who benefits from the Villa Mira Monte (VMM) historical park, we appreciate the opportunity to respond to the EIR/EIS findings for the San Jose to Merced project section. The MHHS does not have the financial resources to hire a consultant to advise us on codes, technology, impact and responses to specifics in the DEIR/EIS. Therefore, we are relying on the response provided by the City of Morgan Hill (City) and its consultant as a basis for our comments to the HSR draft EIR/EIS. We concur with the City's comments. The City has a vested interest in protections to Villa Mira Monte. The MHHS holds title to the site, but should it be unable to fulfill the required conditions in the deed of trust, ownership and obligations will revert to the City. Obligations are that the site be preserved, maintained and open to the public in perpetuity as an historical resource for educational and recreational activities.

Please consider the following comments and issues:

#### I. MHHS is a Responsible Entity

The MHHS holds title to VMM located at 17860 Monterey Road, Morgan Hill, CA and is responsible for its preservation, maintenance and operation. The site is listed on the National Register of Historic Places which provides certain protections by the National Park Service. The MHHS Board of Directors is the responsible entity for CHSRA actions undertaken in-regards-to this site. These actions include but are not limited to cooperative agreements, rights of entry, land transactions, and maintenance agreements. MHHS is an all-volunteer 501(c)(3) corporation with a Board of Directors that serves as its governing body. All communications should be addressed to MHHS, P.O. Box 1258, Morgan Hill, CA 95038-1258 – or – info@morganhillhistoricalsociety.com.

17860 Monterey Road  
P.O. Box 1258, Morgan Hill, CA 95038  
408.779.5755  
www.morganhillhistoricalsociety.org  
Tax ID 94-2562450

1702-2744

#### II. MHHS Preferred Alternatives

The MHHS agrees with the City, its preferred alignments are 1 or 3 which fall within the U.S. Highway 101 right of way as they run through the City. These alternatives are the least impactful on the City and VMM. They will not diminish the historical value of VMM, nor interfere with the ability to operate the site as required by the deed of trust and raise funds to support its preservation, maintenance and operation.

1702-2745

#### III. HSR Selected Alternative

Alternatives 2 and 4 have major implications for the VMM site and MHHS will bear the brunt for significant construction and operational impacts, economic losses with not a single benefit provided to the site and the community. As is demonstrated by the Draft EIR/EIS and proposed project plans, the embankments and sound wall in alternative 2 would have the most negative impacts for cultural aesthetics, sound and vibrations. The sheer height of this alternative would create a mountain with walls behind the historical resource. The MHHS supports the City's request that the HSR Authority reject Alternative 2.

If Alternative 4 (Preferred Alternative) is ultimately selected for implementation there are considerable mitigations that need to be addressed. They are identified below in the appropriate sections.

#### IV. Downtown Morgan Hill Caltrain Station Refinements

The MHHS agrees with the City's comments on this item.

1702-2746

#### V. Economic Concerns

The project will result in significant economic losses to the MHHS due to the loss of use of the site for community education and fundraising events. Under Alternatives 2 and 4, VMM will be affected during construction by the loss of parking and gathering space. No timeframe is provided for this activity. These lost revenues directly impact the MHHS's ability to provide services to preserve, maintain and operate VMM, thus the danger that it will become a blighted property.

#### VI. Specific Environmental Issues

The following comments pertain to specific environmental sections in the EIR/EIS.

1702-2747

#### Sections 3.2 Transportation and 3.11 Safety

- The EIR/EIS needs to clearly identify the total trains (both directions) in the year 2040 peak hour between San Jose and Gilroy. Include HSR, Caltrain, Amtrak, and freight as well as account for gate-down time caused by maintenance of the tracks. Without this information, the CHSRA cannot appropriately account for the cumulative impacts to intersections and safety response times that impact safety and security of the VMM site.

1702-2748

- The MHHS further requests the following: The MHHS supports the City's position: Under Alternatives 2 and 4, the MHHS requests mitigation through the expansion of the adjacent freeway in alignment with the State of California's US 101 South Comprehensive Corridor Plan for Caltrans District 4, specifically the construction of the

## Submission 1702 (Kathy Sullivan, Morgan Hill Historical Society, June 23, 2020) - Continued

1702-2748

improvements identified in the plan as “US 101 Express Lanes: Cochrane Rd. to Masten Ave.”

1702-2749

- The MHHS supports the City’s position: The EIR/EIS needs to clearly identify the total trains (both directions) in the year 2040 peak hour between San Jose and Gilroy. Include HSR, Caltrain, Amtrak, and freight as well as account for gate-down time caused by maintenance of the tracks. Without this information, the CHSRA cannot appropriately account for the cumulative impacts to intersections and safety response times.

**Chapter 3.4 Noise & Vibration**

The ongoing operational noise impacts of the project under all alternative alignments is a primary concern of the City and the MHHS. Specific issues the MHHS requests to be addressed include:

1702-2750

- The MHHS agrees with the City’s position: From the Noise and Vibration Technical Report, it cannot be determined if these data effect the estimation of the existing levels within the City and as they impact VMM. In order to determine this, the City and the MHHS request the results of existing noise level modeling done within Morgan Hill.

1702-2751

- The EIR should provide a discussion specific to the issues with train horn blasts sounding as each of the 176 HSR trains per day pass through intersections at-grade in Downtown Morgan Hill with Alternative 4. Given the need to sound the horn prior to crossing each at-grade intersection, and the speeds at which the trains are moving, the horns will be sounded nearly continuously as they pass through intersections a matter of seconds apart. This will apparently be unprecedented for any segment HSR has studied so far, to have so many at-grade crossings in a densely populated Downtown area and the need to sound horns at each crossing. These horns will be very audible at VMM.

1702-2752

- The cumulative effect of this should be described over the course of a day on affected residences and businesses. Given the noise barriers are not present at intersections, this noise will escape into the adjacent neighborhood and business district. The EIR/EIS does not adequately disclose conditions under Alternative 4, assuming no Quiet Zone is in place and train horns will sound at each at-grade crossing. The cumulative impact of all trains blasting their horn, including Amtrak, UPRR and Caltrain should be incorporated into the analysis.

1702-2753

- The EIR should conduct an analysis for all proposed alternatives as to the impacts of horizontal and vertical vibrations combined as they are specific to the deterioration of wooden structures with wooden foundations such as VMM. Vibrations and sound impacts will differ for each alternative. Provide specifics on the studies and the timing for evaluation.

**Chapter 3.16 Aesthetics and Visual Quality**

The MHHS agrees with the City’s response: Given the EIR/EIS evaluates nearly 90 miles of HSR alignments, the analysis of aesthetics is at a very high level, and in Morgan Hill only two ‘landscape units’ and four ‘Key View Points’ (KVPs) are identified. The long-term visual impacts of the project throughout our City under all alternative alignments is a primary concern of the City and MHHS.

1702-2754

The City’s Comment letter refers to EIR Figure 3.16-35, illustrates a view of Alternative 2 along Monterey Road in northern Morgan Hill at the KVP identified as ‘Peebles Avenue’. All of the Keesling’s Shade Trees have been removed for the HSR. The Keesling Shade Trees are a California Registered Point of Historical Interest Number SCL-056. The loss of these significant heritage trees would significantly degrade the local visual environment. The EIR should recognize this and their loss needs to be mitigated by relocation or replacement of trees in same size and species.

- The MHHS agrees with the City finding the following requests qualify and should be incorporated within the EIR as mitigation. If the Authority finds that one of the following does not apply, we would like a response as to why it does not qualify.
- General comments: All trees to be removed shall be replaced at a 2:1 planting ratio. Fencing: Barbed wire, razor wire, chain link, and electric fences are prohibited within Morgan Hill. Materials for proposed fencing where a sound wall is proposed should provide a neighborhood friendly fence such as wood or tubular steel. In the case of VMM the fence will be compatible with the existing tubular fencing.

1702-2755

**Chapter 3.17 Cultural Resources – Villa Mira Monte**

This section lists specific VMM issues and supports issues the City requests to be addressed. VMM, 17860 Monterey Rd. Alternative 2 would include the following project components within and east of the existing rail right-of-way that forms the northeastern boundary of the legal parcel containing VMM: temporary construction easement (TCE) adjacent to the rear (east) of the legal parcel, which is the resource boundary; underground sewer utility relocation 40 feet from the resource; HSR right-of-way (ballasted track on retained fill, approximately 20 feet above grade, with additional 27-foot-tall OCS poles) 65 feet east of the resource boundary; and staging area 215 feet east of the resource. Under Alternative 2, no project components would occur within the historical resource boundary. While the HSR embankment would be visible from VMM, it would not hinder the resource’s ability to convey its era of construction, associations with Diana and Hiram Morgan Hill, and distinctive and refined architectural style. The impact would be less than significant under CEQA for Alternative 2.

- The MHHS disagrees. The size and nature of the HSR improvements are not appropriately considered in comparison to this resource, its cultural value and its current uses. Appropriate mitigation measures should be identified and agreed upon with the City and the MHHS, including the addition of walls the entire length of the adjacent property boundary, appropriate fencing from the property to the sound wall, landscaping, an artistic mural by a commissioned artist and professional installation, and/or other features consistent with maintaining the sites historical significance. If underground water is to be installed along this line, tie into the back of VMM for irrigation to the back of the site.
- Under Alternative 2, the distance of 65’ for Alternative 2 vs. an estimated 20’ for Alternative 4 is not that significant as far as the reduction of sound and vibrations. CHSRA need to back up its statement with onsite research to confirm its conclusions.

1702-2756

## Submission 1702 (Kathy Sullivan, Morgan Hill Historical Society, June 23, 2020) - Continued

1702-2757

Under Alternative 4, the HSR right-of-way would be blended with the Caltrain tracks in the existing Caltrain right-of-way, which passes along the northeastern boundary of the legal parcel containing VMM. OCS poles 27 feet tall would be installed within the Caltrain and HSR right-of-way. The Caltrain right-of-way runs adjacent to the resource's eastern boundary. An area designated for temporary HSR access adjacent to the HSR right-of-way would extend approximately 20 feet into the resource boundary. However, the HSR access area would be in an area of the site that is currently undeveloped and is separated from the primary building by a distance of approximately 245 feet, such that it would not alter any of the resource's character-defining features. Sanitary sewer infrastructure would be relocated on the far side of the HSR right-of-way from the resource, approximately 60 feet northeast of the parcel containing VMM.

- The MHHS disagrees. The area designated for temporary HSR access extending 20 feet into the resource boundary is slated for 2022 -23 development into a paved parking area with landscaping and required City infrastructure. Plans for this development have been tentatively approved by the City and capital funds have been set aside. Use of this area will decrease the usable parking space for activities at Villa Mira Monte. No timeframe is given for HSR use of the site.

1702-2758

Mitigation measures:

- If the MHHS has no recourse against the temporary use of its property as a staging area for HSR, it is to be compensated for this use and inconvenience as well as compensated for any damage and repairs incurred during this use. Define the timeframe for use and the specific activities that will occur on the site. Be specific about what vehicles and construction equipment will access the site and how frequent. Define the appeal process for making any claims against the CHRSA.

1702-2759

- Under Alternative 4, the introduction of the HSR right-of-way and OCS poles within the existing Caltrain right-of-way, as well as the use of a limited and currently vacant portion of the resource for temporary HSR access, would represent a minor change in the characteristics and setting of VMM. The impact would be less than significant under CEQA for Alternative 4. The MHHS disputes this statement. The size and nature of the HSR improvements are not appropriately considered in comparison to this resource, its cultural value and its current uses. Appropriate mitigation measures should be identified and agreed upon with the City and the MHHS, including the addition of walls, fencing, landscaping and/or other features consistent with maintaining the sites historical significance.

1702-2760

- Under all four alternatives, project construction activities would occur a minimum of 245 feet from the northeastern boundary of the legal parcel that contains VMM. Under all four alternatives, there would be no construction activities within 50 feet of the VMM; thus, there would be no increased vibration that could cause substantial adverse change to this resource such that it would no longer qualify for the NRHP/CRHR. There would be no construction vibration impact under CEQA for Alternatives 1 through 4. The MHHS disagrees and requires more information to support this conclusion. VMM is an historic asset within the City and serves as a museum and an event center. The house, built in 1884, is a wooden structure that will be severely impacted by noise and vibration from the project's construction and operation.

1702-2761

- Long-term impacts of the combined noise and vibrations will leads to even greater annoyance and inability to operate the site for its intended purposes. A structural analysis needs to be prepared to identify necessary mitigations to noise and combined vertical and horizontal vibration impacts over time given the frequency of all trains running on the tracks.

1702-2762

- The reports below document the significant impacts on the combined annoyance of noise and vibrations impacts. Damage to wooden structures resulting from combined vertical and horizontal vibrations is much more significant than to structures with concrete foundations. These vibrations are amplified as multiple trains cross paths at the same time.
  - o Info on vibration impacts; the horizontal vibrations can have negative impacts over a longer distance from the tracks; the more "carriages" on a given train, the more vibration is created; HSR built along existing railroad tracks may have additional negative impacts; then there's the impact of vibrations in an area with major earthquake faults and a major dam nearby in dire need of repair; vibrations have been shown to disrupt operation of sensitive machinery - like at nearby hospitals or clinics. [https://www.researchgate.net/publication/332262348\\_Noise\\_Mitigation\\_and\\_Related\\_Factors\\_of\\_High\\_Speed\\_Railways](https://www.researchgate.net/publication/332262348_Noise_Mitigation_and_Related_Factors_of_High_Speed_Railways)
  - o In a report on Japan's HSR, [1] railway-induced vertical vibrations slightly increased when transmitted to wooden detached houses and decreased when transmitted to reinforced concrete apartment buildings. <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC5580549/>

1702-2763

- Further, event center operations fund the maintenance of the site. Even if the project does not directly impact the historic character of the property, impacts that reduce or eliminate the revenues needed to maintain the historic character of the site could result in the loss of this historic resource. The deed of title to this site requires that the land be preserved in perpetuity as a community educational and recreational resource.

1702-2764

### Chapter 4 Section 4(f) Public Facilities

The impact under CEQA would be significant for Alternatives 2 and 4 at the gardens at VMM. Construction noise would impair use of this resource. The Authority would implement NV-MM#1 to minimize the impact of construction noise and PR-MM#6 to minimize construction noise during special events at VMM. Accordingly, the EIR/EIS concludes this construction noise impact would not be of a severity that the protected activities, features, or attributes that qualify the center for protection under Section 4(f) would be substantially impaired. Therefore, a Section 4(f) use would not result at VMM.

- The MHHS disputes this statement. Continual sounds and vibrations throughout the day would be unbearable for any event. Events like outside weddings, the most popular rental request, would be subject to the constant and significant sounds making it unrentable. The EIR should also disclose the impacts on the use of this resource with the sounding of train horn blasts under Alternative 4, taking into account the number of trains throughout the day and frequency, as the horns would be sounded near the property as trains approach the Main Avenue at-grade crossing. The house is an historic wooden structure

## Submission 1702 (Kathy Sullivan, Morgan Hill Historical Society, June 23, 2020) - Continued

1702-2764

that will be severely impacted by noise and vibration from the project. A structural analysis should be prepared to identify necessary mitigations to noise and vibration impacts.

The Morgan Hill Historical Society appreciates your consideration of these comments and concerns. We look forward to HSR staff's willingness to clarify the project design and objectives, and to discuss and resolve issues that result in a project that achieves the HSR Authority's mandate while minimizing impacts on the communities that will have to co-exist with the operating rail system long-term.

Sincerely,

Kathy Sullivan  
President  
Morgan Hill Historical Society

cc: Morgan Hill Historical Society Board of Directors  
Morgan Hill City Manager  
City Attorney  
Mayor  
City Council  
Elected Officials



## Response to Submission 1702 (Kathy Sullivan, Morgan Hill Historical Society, June 23, 2020)

### 1702-2744

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment expresses preference for Alternatives 1 or 3 and concern regarding Villa Mira Monte, which are noted. Impacts on historical resources are analyzed in Section 3.17, Cultural Resources, of the Draft EIR/EIS. Specifically, operational impacts on the setting of Villa Mira Monte are discussed in Section 3.17.7.3, Historic Built Resources.

Although the noise and vibration of the existing and proposed train service may be deemed as unsuitable for certain activities, unless a quiet setting is considered to be a character-defining feature or an important aspect of integrity of a historic property, operational alterations to a setting, such as increased noise levels, are generally not considered a significant impact or a significant change to historic built resources. Villa Mira Monte does not have a quiet setting as a character-defining feature or important aspect of integrity. Impacts on built resources caused by operations is analyzed under Impact CUL#6.

Vibration analysis in Section 3.4.6.3, Vibration, did not identify Villa Mira Monte as a vibration-sensitive facility. Please refer to Impact NV#10.

The project would have no impact on NRHP- or CRHR-eligible or CEQA-only built historic resources from intermittent noise and vibration caused by operations. Therefore, CEQA does not require mitigation.

Chapter 4, Section 4(f)/6(f) Evaluation, specifies that additional project features would apply to Villa Mira Monte as related to potential aesthetic and noise/vibration impacts, including adoption of design standards (AVQ-IAMF#1) and design review process to guide the development of non-station area structures (AVQ-IAMF#2). Mitigation measures calling for noise barriers (NV-MM#1) and visual screening will also apply (AVQ-MM#3, AVQ-MM#4, and AVQ-MM#6). As outlined in Section 3.4, Noise and Vibration, and Section 3.16, Aesthetics and Visual Quality, these measures will minimize the noise and visual impacts on Villa Mira Monte. As a result, the site's diminished use and associated loss of revenue are not reasonably foreseeable consequences of HSR operation.

### 1702-2745

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment expresses concern regarding impacts from Alternatives 2 and 4 on the Villa Mira Monte and Morgan Hill Historical Society historic resources. Impacts on historical resources are analyzed in Section 3.17, Cultural Resources, of the Draft EIR/EIS. Specifically, operational impacts on the setting of Villa Mira Monte are discussed in Section 3.17.7.3, Historic Built Resources.

Although the noise and vibration of the existing and proposed train service may be deemed as unsuitable for certain activities, unless a quiet setting is considered to be a character-defining feature or an important aspect of integrity of a historic property, operational alterations to a setting, such as increased noise levels, are generally not considered a significant impact or a significant change to historic built resources. Villa Mira Monte does not have a quiet setting as a character-defining feature or important aspect of integrity. Impacts on built resources caused by operations is analyzed under Impact CUL#6.

Vibration analysis in Section 3.4.6.3, Vibration, did not identify Villa Mira Monte as a vibration-sensitive facility. Please refer to Impact NV#10.

The project would have no impact on NRHP- or CRHR-eligible or CEQA-only built historic resources from intermittent noise and vibration caused by operations. Therefore, CEQA does not require mitigation.

Chapter 4, Section 4(f)/6(f) Evaluation, specifies that additional project features would apply to Villa Mira Monte as related to potential aesthetic and noise/vibration impacts, including adoption of design standards (AVQ-IAMF#1) and design review process to guide the development of non-station area structures (AVQ-IAMF#2). Mitigation measures calling for noise barriers (NV-MM#1) and visual screening will also apply (AVQ-MM#3, AVQ-MM#4, and AVQ-MM#6). As outlined in Section 3.4, Noise and Vibration, and Section 3.16, Aesthetics and Visual Quality, these measures will minimize the noise and visual impacts on Villa Mira Monte. As a result, the site's diminished use and associated loss of revenue are not reasonably foreseeable consequences of HSR

## Response to Submission 1702 (Kathy Sullivan, Morgan Hill Historical Society, June 23, 2020) - Continued

### 1702-2745

operation.

The comment's request for rejection of Alternative 2 is noted.

### 1702-2746

Based on analysis in this Draft EIR/EIS, the project is not anticipated to result in significant economic losses to the Morgan Hill Historical Society due to the loss of the site for community education and fundraising events. As described in Chapter 4, Section 4(f)/6(f) Evaluation, of the Draft EIR/EIS, construction of Alternative 2 would not require the temporary or permanent use of property owned by the Morgan Hill Historical Society. Construction of Alternative 4 would only require the temporary use of 0.09 acre of the property. The area proposed to be used during the construction period is currently undeveloped, and the Authority would provide fair compensation for use of this land. Related to potential indirect impacts caused by the site's lost revenues, the Authority will implement the project features and mitigation measures outlined in Chapter 4, involving design standards and review, noise barriers, and visual screening. As outlined in Section 3.4, Noise and Vibration, and Section 3.16, Aesthetics and Visual Quality, these measures would minimize the noise and visual impacts on Villa Mira Monte. As a result, a loss of revenue and potential blight of the Villa Mira Monte property are not foreseeable consequences of HSR operation.

### 1702-2747

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-3: Gate-Down Time Calculation Details.

The Draft EIR/EIS transportation assessment accounts for the gate-down time associated with all anticipated train movements.

### 1702-2748

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-1: Site-Specific Mitigation for Traffic Impacts.

The comment states that under Alternatives 2 and 4 the Draft EIR/EIS should consider the widening of US 101 as mitigation for project effects consistent with State of California's US101 South Comprehensive Corridor Plan for Caltrans District 4, specifically between Cochrane Road to Masten Avenue. The analysis of project effects in Section 3.2, Transportation, and Appendix 3.2-A, Transportation Data on Roadways, Freeways, and Intersections (located in Volume 2, Technical Appendices), of the Draft EIR/EIS did not identify an adverse project effect on the freeway segment between Cochrane Road and Masten Ave for any alternative. No adverse effects are identified on freeway operations for Alternative 4. The EIR/EIS does identify an adverse project effect on freeway operations for Alternatives 1, 2 and 3 on freeway operations on US 101 segments in San Jose north and south of SR 85. The EIR/EIS does not identify any project effects on US 101 freeway operations between Cochrane Road and Masten Avenue because there are no project operations or roadway modifications that would increase freeway traffic volume or alter freeway conditions in this segment. As such, there is no nexus for the requested mitigation.

### 1702-2749

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-3: Gate-Down Time Calculation Details.

The Draft EIR/EIS transportation assessment accounts for the gate-down time associated with all anticipated train movements.

### 1702-2750

Please refer to Tables 5-10 through 5-13 in Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), for more information regarding existing and future sound levels with the project.

## Response to Submission 1702 (Kathy Sullivan, Morgan Hill Historical Society, June 23, 2020) - Continued

### 1702-2751

The noise analysis prior to mitigation and without quiet zones assumes all trains would sound horns approaching at-grade crossings and passenger stations. Table 3.4-31 in Section 3.4.7.1, Noise Mitigation Analysis, of the Draft EIR/EIS summarizes noise impacts, including horn sounding, for Alternative 4 in the Morgan Hill and Gilroy Subsection without mitigation, with noise barriers, and with a combination of quiet zones and noise barriers. Please refer to Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), Section 4.1.5.2, Horn Noise, for detailed horn noise prediction methods. Villa Mira Monte is located more than 0.25 mile from the nearest crossing at East Main Avenue, so trains would not be sounding horns at Villa Mira Monte; however, some horn noise may still be audible.

Please also refer to new Appendix 3.4-C, Noise Impact Locations (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Final EIR/EIS) for detailed maps of the 2040 Plus Project noise impacts for Alternative 4 in downtown Morgan Hill: Figures C-71 and C-72 (without mitigation), C-97 and C-98 (with only noise barriers as mitigation), and C-107 and C-108 (with a combination of quiet zones and noise barriers).

The noise analysis includes all trains operating in the corridor during a 24-hour period, including all daytime and nighttime HSR, Caltrain, and other passenger trains and freight trains.

Villa Mira Monte and noise impacts on this resource are discussed in Impact PK#7 in Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space, of the Draft EIR/EIS. The impact would be significant under all project alternatives. NV-MM#3, NV-MM#4, and NV-MM#8 would be implemented to mitigate these impacts.

### 1702-2752

The noise analysis prior to mitigation and without quiet zones assumes all trains would sound horns approaching at-grade crossings and passenger stations. Table 3.4-31 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS fully discloses noise impacts for Alternative 4 in the Morgan Hill and Gilroy Subsection without mitigation, with noise barriers, and with a combination of quiet zones and noise barriers.

The noise analysis includes all trains operating in the corridor during a 24-hour period, including all daytime and nighttime HSR, Caltrain, and other passenger trains and freight trains.

### 1702-2753

A detailed vibration analysis for all sensitive locations along the project alignment for all alternatives has been conducted. The analysis accounts for wood-framed vibration-sensitive buildings. Please refer to Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), Tables 5-28 through 5-31 for detailed results. Vibration impact is not predicted at Villa Mira Monte due to the distance of the building from the HSR tracks. There would not be building damage due to project train operations at this location.

### 1702-2754

Mitigation measure AVQ-MM#1 replaces trees in compliance with based on local jurisdictional requirements. At this location, the requirement would be to replace mature trees would be replaced at a 2:1 ratio. AVQ-IAMF#2 ensures community input on non-station aesthetics, allowing the concern to which will provide the community with an opportunity to provide input on the replacement of replace the Keesling Shade Trees in a manner suitable to their status to be addressed. With regard to the fencing, please refer to mitigation measure AVQ-MM#3, which requires the incorporation of design criteria for non-station structures, such as fencing, retaining walls, and overcrossings, that can adapt fit within the local context. The measure specifically requires the design/build contractor to prepare and submit to the Authority a technical memorandum that describes how it coordinated with local jurisdictions on the design of the non-station structures so that they fit in with the existing visual context of the areas near them (please refer to page 3.16-156 of the Draft EIR/EIS).

## Response to Submission 1702 (Kathy Sullivan, Morgan Hill Historical Society, June 23, 2020) - Continued

### 1702-2755

With respect to Alternative 4's impact on Villa Mira Monte, the Final EIR/EIS finds that the impact would be less than significant, which is the correct determination based on the effects analysis and evidence presented. Villa Mira Monte's historic setting has already experienced considerable change, such that the OCS poles would not materially impair the characteristics that qualify the resource for historic register listing.

Furthermore, Chapter 4, Section 4(f)/6(f) Evaluation, specifies that additional project features will apply to Villa Mira Monte as related to potential aesthetic and noise/vibration impacts, including adoption of design standards (AVQ-IAMF#1) and design review process to guide the development of non-station area structures (AVQ-IAMF#2). Mitigation measures calling for noise barriers (NV-MM#1) and visual screening will also apply (AVQ-MM#3, AVQ-MM#4, and AVQ-MM#6).

Regarding underground water installation, any affected irrigation facilities or water utilities would be replaced in kind and would be coordinated with appropriate utility/service providers as part of Detailed Design Post-ROD.

### 1702-2756

Detailed noise and vibration analyses for all sensitive land use locations, including Villa Mira Monte, have been conducted for all project alternatives. The methodology for assessing impact is provided in Section 3.4.4.3, Methods for Impact Analysis, of the Draft EIR/EIS. The results of the noise assessment are included in Section 3.4.6.2, Noise, Impact NV#2. The results indicate that there would be moderate noise impact in 2040 under Alternatives 2 and 4. With NV-MM#3, there would be no noise impact.

### 1702-2757

With respect to Alternative 4's impact on Villa Mira Monte, the Final EIR/EIS finds that the impact would be less than significant, which is the correct determination based on the effects analysis and evidence presented. As described in Section 3.17, Cultural Resources, the area proposed for temporary HSR access during the construction of Alternative 4 does not contain any historic character-defining features of Villa Mira Monte. Therefore Alternative 4 would not have a significant impact on the historic property. Furthermore, the Authority has revised Chapter 4, Section 4(f)/6(f) Evaluation, to clarify the temporary reduction of 7% of the site's parking would not constitute a use under Section 4(f).

### 1702-2758

The commenter requested additional information be provided about the proposed use of a portion of property owned by the Morgan Hill Historical Society. The Authority would acquire all land from property owners that would be either temporarily or permanently affected by the project in accordance with the Uniform Relocation Act (42 U.S.C. Chapter 61). Parcel-specific analysis would take place during the appraisal process before property acquisition, consistent with the Uniform Relocation Act, which establishes minimum standards for the treatment of and compensation to individuals whose real property is acquired for a federally funded project. Additional information about acquisition and compensation is also available at the Authority's website: [http://www.hsr.ca.gov/Programs/private\\_property.html](http://www.hsr.ca.gov/Programs/private_property.html).

The Authority also is committed to restoring land temporarily used for construction to a condition equal to the pre-construction staging condition (LU-IAMF#3). Prior to any ground-disturbing activities at the site of land to be used temporarily during construction, the contractor would prepare a restoration plan addressing specific actions, sequence of implementation, parties responsible for implementation and successful achievement of restoration for temporary impacts. The restoration plan would include time-stamped photo documentation of the pre-construction conditions of all temporary staging areas. All construction access, mobilization, material laydown, and staging areas would be returned to a condition equal to the pre-construction staging condition. This requirement is included in the design-build construction contract requirements.

With respect to the comment's request for additional information about the duration, timeline, and specific activities and equipment to be used on the site, that would be determined by the Authority's design-build contractor at a later stage of project design. Note that the additional information requested by the commentor would be detailed in the temporary construction easement agreement negotiated with the property owner prior to the time the property would need to be acquired for temporary construction use.

### 1702-2759

With respect to Alternative 4's impact on Villa Mira Monte, please refer to the response to submission SJM-1702, comment 2755.



## Response to Submission 1702 (Kathy Sullivan, Morgan Hill Historical Society, June 23, 2020) - Continued

### 1702-2760

The Authority conducted a detailed vibration analysis for all sensitive locations along the project alignment, including Villa Mira Monte, for all alternatives. The analysis accounts for wood-framed vibration-sensitive buildings. Please refer to Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), Tables 5-28 through 5-31 for detailed results. Vibration impact is not predicted at Villa Mira Monte due to the distance of the building from the HSR tracks. There would not be building damage due to project train operations at this location.

### 1702-2761

A detailed vibration analysis for all sensitive locations along the project alignment, including Villa Mira Monte, for all alternatives has been conducted. The analysis accounts for wood-framed vibration-sensitive buildings. Vibration impact is not predicted at Villa Mira Monte due to the distance of the building from the HSR tracks. There would not be building damage due to project train operations at this location.

### 1702-2762

A detailed vibration analysis for all sensitive locations along the project alignment, including Villa Mira Monte, for all alternatives has been conducted. The analysis accounts for wood-framed vibration-sensitive buildings. Please refer to Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), Tables 5-28 through 5-31 for detailed results. Vibration impact is not predicted at Villa Mira Monte due to the distance of the building from the HSR tracks. There would not be building damage due to project train operations at this location.

### 1702-2763

With respect to the project's impacts on Villa Mira Monte, Section 3.17, Cultural Resources, was modified in the Final EIR/EIS to further describe the vibration impact thresholds used (Section 3.17.7.3, Historic Built Resources, in Impact CUL#5). In addition, this section was revised to clarify that although construction would occur along the northeastern boundary of the historical resource boundary (the legal parcel containing Villa Mira Monte), it would occur over 200 feet from the residence's character-defining features. Under Alternative 4, the Preferred Alternative (Appendix 3.17-C, Archaeological and Built Resources, Figure 22, located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), the HSR right-of-way would be blended with the Caltrain tracks in the existing Caltrain right-of-way, which passes along the northeastern boundary of the legal parcel containing Villa Mira Monte. The Final EIR/EIS finds that the historical resource impact would be less than significant, which is the correct determination based on the effects analysis and evidence presented. Related to potential indirect impacts caused by the site's lost revenues, the Authority will implement the project features and mitigation measures outlined in Chapter 4, Section 4(f)/6(f) Evaluation, involving design standards and review, noise barriers, and visual screening. As outlined in Section 3.4, Noise and Vibration; Section 3.12, Socioeconomics and Communities; and Section 3.16, Aesthetics and Visual Quality, IAMFs NV-IAMF#1, SOCIO-IAMF#1, AVQ-IAMF#1, and AVQ-IAMF#2 and mitigation measures NV-MM#1 through NV-MM#8, AVQ-MM#3, AVQ-MM#4, and AVQ-MM#6 would minimize the noise and visual impacts on Villa Mira Monte. As a result, a loss of revenue and subsequent neglect of Villa Mira Monte are not foreseeable consequences of HSR operation.

### 1702-2764

Please see response to SJM-1702, comment #2760 for a description of horn noise and vibration from trains at this location. In addition, operational noise would not be continual. It would be intermittent and very brief when a train passes by, and train horns would not be sounded at this location. Construction noise would also not be continuous. Rather, construction noise would depend on the specific phase of construction, and with implementation of NV-MM#1 and PR-MM#6, construction noise would be minimized during special events, which will allow special events to continue during construction without significant sources of construction noise. Therefore, a Section 4(f) use would not result.

## Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020)

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383



June 23, 2020

Brian P. Kelly, CEO  
California High-Speed Rail Authority  
770 L Street, Suite 620  
Sacramento, CA 95814

**RE: Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement for the San Jose to Merced Project Section of the California High-Speed Rail**

Dear Mr. Kelly:

Peninsula Open Space Trust (POST), Santa Clara Valley Open Space Authority (Open Space Authority), and the Nature Conservancy (TNC) submit the following comments on the Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (DEIR/EIS) for the San Jose to Merced Project Section (Project) of the California High Speed Rail (HSR).

We appreciate the collaborative spirit that High-Speed Rail Authority (HSRA) staff have brought to our multiple conversations about the Project over the past few years, and hope that collaboration will continue. This comment letter was prepared by Jodi McGraw on behalf of POST, the Open Space Authority, and TNC based on a synthesis of comments provided by Neal Sharma (POST), Tanya Diamond (Pathways for Wildlife), Edmund Sullivan (Santa Clara Valley Habitat Agency), and Jake Smith (Open Space Authority).

The comment letter begins with an overview of the region's significance for biodiversity conservation in California. It then summarizes key issues in the DEIR/EIS and provides detailed comments on the Biological and Aquatic Resources Analysis (Volume 1, Chapter 3, Section 3.7 and associated Technical Reports) and Preliminary Engineering Design Plans (Volume 3). Detailed comments relate to issues with: 1) landscape connectivity, 2) the proposed compensatory mitigation, 3) impacts to existing conservation lands, 4) impacts from construction, and 5) impacts to sensitive species.

We provide comments on the DEIR/EIS analysis of the Project's compatibility with government conservation plans, specifically the Santa Clara Valley Habitat Plan (Valley Habitat Plan), which is an approved federal Habitat Conservation Plan and California Natural Communities Conservation Plan (HCP/NCCP), and the Coyote Valley Landscape Linkage report and Santa Clara Valley Greenprint, both published by the Open Space Authority.

The letter provides comments on the Agricultural Farmland Analysis (Volume 1, Chapter 3, Section 3.14) regarding impacts to the important agricultural resources in the region, especially those identified in the State funded Santa Clara Valley Agricultural Plan adopted by Santa Clara County and the Open Space

1

1618-2571

### High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, and TNC Comments

June 23, 2020

Authority. In addition, the letter includes comments on the analysis of impacts to parks, recreation, and open space resources (Volume 1, Chapter 3, Section 3.15). We identify other key documents and scientific research not sufficiently integrated or cited in Appendix 2-J and elsewhere, and additional conservation lands not properly considered.

Finally, we offer brief recommendations for next steps, including our hope that the HSRA will work with our organizations, regulatory agencies, and other stakeholders to refine the Project design, environmental analysis, and mitigations as outlined, in order to both minimize and adequately mitigate the Project's significant impacts on biological resources, including landscape connectivity, and related conservation values pertaining to working lands and public recreational access.

Based on this region's well-documented ecological significance, the significant impacts of every alternative on critical landscape linkages, and extensive issues with the DEIR/EIS's identification and analysis of significant effects, alternatives, and potential mitigation measures (including its lacking in use of the best available scientific information), we are gravely concerned with the Project's negative consequences and irreversible impacts.

The HSRA is charged with ensuring the Project will not harm our region's environment, including its fish and wildlife populations and plant and animal communities, as well the region's agricultural vitality and public recreation benefits, and simply must do better.

We are committed to working with the High-Speed Rail Authority to ensure that the Project utilizes comprehensive mitigation solutions that support the many excellent regional planning and conservation efforts that our organizations and others have invested in together.

Sincerely,

DocuSigned by:  
*Walter T. Moore*  
3BA7CB181A16403...

Walter T. Moore  
President  
Peninsula Open Space Trust

DocuSigned by:  
*Andrea Mackenzie*  
6A8920F0724F438...

Andrea Mackenzie  
General Manager  
Santa Clara Valley Open  
Space Authority

DocuSigned by:  
*Jay Ziegler*  
6BBDA90CEE9C476...

Jay Ziegler  
Director of External Affairs  
The Nature Conservancy

*continues on the next page*

2

# Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

### Regional Significance of the San Jose to Merced Project Area

The proposed San Jose to Merced Project Section has the potential to irreversibly alter a region of statewide importance for the conservation of biodiversity.

- **Habitat Connectivity:** The Project traverses critical linkages connecting core habitat in the Santa Cruz Mountains and Diablo Range. The Project threatens to sever connectivity in two tenuous linkages between these mountain ranges: Coyote Valley and the Upper Pajaro River (Penrod et al. 2013). It could similarly impact wildlife movement through the Pacheco Pass, which connects extensive core habitat in the northern and southern portions of the Diablo Range Mountains. If not properly designed and adequately mitigated, the Project's impacts on regional habitat connectivity will inhibit species dispersal that is essential for maintaining genetic diversity and persistence of wide-range species such as mountain lion, a candidate species under the California Endangered Species Act, which has experienced declines in genetic diversity in the Central Coast that are attributable to reduced habitat connectivity (Gustafson et al. 2018). Severing connectivity through the Pacheco Pass can impede species migrations along an extensive latitudinal gradient in the Diablo Range, which is essential to their adaptation to climate changes (Penrod et al. 2013). Likewise, lack of connectivity between the Santa Cruz Mountains and Diablo Range threatens the long-term viability of mountain lion and other species populations that could become isolated within the Santa Cruz Mountains.

- **Habitat for Special-Status Species:** The Project area supports numerous federal and state listed threatened, endangered, and other special-status species. These include species found nowhere else in the world, such as Coyote ceanothus and Mount Hamilton thistle, which are endemic to serpentine soils in the region, and species for which long-term recovery has been linked to the maintenance of critical habitat in the area, including California tiger salamander and San Joaquin kitfox. If not properly designed and adequately mitigated, the Project has the potential to imperil these species by: 1) reducing their populations directly, 2) fragmenting their habitat, and 3) degrading adjacent habitat by promoting the invasion and spread of exotic plants and other stressors associated with human development and activities. Given the long, linear nature of the Project, it is anticipated to have significant direct and indirect effects on a large area of adjacent habitat, and significantly alter pristine landscapes such as Pacheco Pass.

- **Sensitive Natural Communities:** The Project area features a diverse mosaic of natural communities including sensitive communities such as serpentine communities, streams, ponds, wetlands, and riparian areas. The Project will traverse and will directly and indirectly impact several of these communities that are widely diminished in the region and state, including the globally rare Sycamore Alluvial Woodland in the Pacheco Creek Reserve.

- **Significant Conservation Lands and Landscapes:** Recognizing its global conservation significance, the Project area has been a focus of significant conservation investment by a broad coalition of federal, state, and local conservation agencies and organizations. Over the past several decades, these entities have protected tens of thousands of acres of conservation lands and have collectively invested millions of dollars – including substantial State funding – and as a result have made significant progress in addressing the effects of historic land use by restoring and enhancing habitat. They have also worked closely with the community to develop and gain broad support for plans to protect important biological resources, enhance landscape connectivity, and safeguard water, scenic, cultural, and agricultural conservation values in the region. These plans include the Santa Clara Valley Habitat Plan (HCP/NCCP), Santa Clara Valley

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

Greenprint, Coyote Valley Landscape Linkage, and Santa Clara County Regional Conservation Investment Strategy.

The Project will traverse this significant conservation landscape and be built directly on existing conservation lands, such as the Pacheco Creek Reserve and Romero Ranch. In doing so, it will impact protected populations of species and occurrences of sensitive natural communities in the Project footprint, as well as indirectly affect a much larger swath of important protected lands along and near the alignment, by introducing a variety of anthropogenic stressors including invasive plants and pathogens, noise, light, and trash, among others. The Project will also impede future conservation efforts in the region, by increasing the complexity and cost of land protection, restoration, and enhancement, including wildlife crossing infrastructure improvements for Coyote Valley, the Upper Pajaro River Area, and Pacheco Pass, and Sycamore Alluvial Woodland restoration in Pacheco Pass. It could also eliminate or reduce the suitability of lands identified as important for habitat conservation and restoration.

### Summary of Issues with the DEIR/EIS

The following summarizes the main issues identified in review of the DEIR/EIS and Project. The extent of the issues as well as the recommended revisions to the Project and DEIR/EIS are detailed in the individual comments that follow.

- **Inadequate Mitigation for Connectivity:** The Wildlife Corridor Assessment (WCA) does not accurately reflect the extent to which the existing landscape is permeable, nor does it acknowledge the anticipated benefits of existing, extensive efforts to enhance connectivity that are underway and that could be impeded by the Project. As a result, the DEIR/EIS analysis underestimates the impacts of the Project on important landscape linkages and does not proposed adequate mitigation for habitat connectivity. Though Coyote Valley, Upper Pajaro River, and Pacheco Pass do have impediments to wildlife movement, abundant wildlife tracking data for the region reflects that wildlife do move through these important landscape linkages. The WCA fails to adequately identify the reduction in permeability that will be caused by the at-grade railway, including light, noise, and vibration, which will deter wildlife activity near the Project including use of the crossing structures proposed as mitigation. Additionally, the analysis does not acknowledge the importance of the Pacheco Pass area as a regional landscape linkage. As a result, the Project design and mitigation measures are inadequate for addressing the effects of the Project on connectivity for wildlife.
- **Wildlife Crossing Infrastructure may not be Effective:** The Project relies on culverts and other wildlife crossing infrastructure to mitigate its impacts on wildlife connectivity. However, review of the DEIR/EIS reveals the following issues and deficiencies related to wildlife crossing infrastructure:
  - **Locations:** The structures in Pacheco Pass are not sited in areas of concentrated wildlife movement (and instead are based on topography and other considerations) and therefore are unlikely to be effective.
  - **Landscape Context:** The DEIR/EIS does not address habitat protection and restoration near the wildlife crossing structures, which will be essential to promoting their use by wildlife.

# Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

- 1618-2579
- Design: Aspects of the design do not adhere to the widely accepted standards for effective crossing structures. The culverts in Pacheco Pass are too long (>120 feet) and other structures have limited vertical clearance (<10 feet) which is necessary to promote effective use by multiple species including mountain lion, black-tailed deer, and tule elk. The preliminary engineering designs lack sufficient detail about directional fencing, which is essential to the effectiveness of such structures at promoting safe passage by wildlife, and wildlife intrusion deterrents, which are intended to prevent wildlife from accessing the railway in areas of alternatives where HSR is at-grade.
- 1618-2580
- Monitoring: The DEIR/EIS does not address the need for monitoring of the structures to evaluate their effectiveness, nor does it propose remedial actions and adaptive management measures to ensure they promote wildlife movement. Such monitoring and adaptive management will be essential to mitigate the Project impacts to habitat connectivity.
- 1618-2581
- **Compensatory Mitigation is Inadequate**: Effective compensatory mitigation will be essential to adequately mitigate the impacts of the Project on special status species, sensitive natural communities, and wildlife connectivity, among other biological resources. However, the methods proposed to compensate for the Project are unlikely to adequately mitigate the Project for the following reasons:
    - Delayed Planning for Compensation: The DEIR/EIS defers planning for the compensatory mitigation until after the DEIR/EIS is reviewed, limiting the public's ability to evaluate its adequacy.
- 1618-2582
- Mitigation Ratios are Low: The mitigation ratios offered for sensitive species, communities, and other biological resources are highly variable, without justification for the varying levels (0.5:1 to 4:1). Many of the proposed ratios are likely to be too low to compensate for the impacts of the Project given its disproportionate effects. Due to its long, linear nature, the Project will have extensive edge effects on sensitive species and communities by reducing use of adjacent habitat by species wary of humans; promoting the invasion and spread of exotic plants, pests, and pathogens; polluting adjacent intact habitats; and facilitating populations of human commensal species (e.g., common raven) that can alter natural ecosystems and affect native populations.
- 1618-2583
- No Mitigation provided for Unoccupied Habitat: Although the DEIR/EIS analyzes impacts on suitable habitat, it proposes only replacing habitat found to be occupied based on subsequent focal species surveys. Abundant literature has demonstrated that temporarily unoccupied habitat is essential to the long-term persistence of populations, including those that exhibit metapopulation dynamics (e.g., Hanski 1994). Habitat that is not occupied at a given time (i.e., during a survey) is not synonymous with non-habitat (Hall et al. 1997). Additionally, focal species surveys are imperfect and may not detect individuals present, and are expensive and those resources could be better spent on actions that promote long-term viability of species populations in the region, including habitat protection, restoration, and management.
- 1618-2584
- Mitigation Ratios Need to be Additive: The DEIR/EIS does not specify that the compensatory mitigation for special-status species, sensitive habitats, and existing conservation lands will be additive, as it must be to adequately mitigate the Project impacts.

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

- 1618-2584
- Alternatives to Transplantation should be Specified: As transplantation projects for rare plants and host plants oftentimes fail, the DEIR/EIS should identify alternative/backstop mitigation, which should include permanent habitat protection.
- 1618-2585
- **Impacts to Existing Conservation Lands**: The effects of the Project on existing conservation lands traversed by the Project should be minimized; moreover, the analysis of these impacts is not complete, and the mitigations provided are not sufficient to adequately address the effects.
    - Minimize Impacts: The Project must minimize the impacts on existing conservation lands within the Project footprint by limiting the area that HSR condemns and removes from conservation land ownership.
    - Mitigation Inadequate: The mitigation provided for impacts to existing conservation lands should: 1) be extended to all lands owned and managed for conservation purposes, and not just lands protected by conservation easement (as currently stated in the DEIR/EIS); 2) occur at a higher ratio than just 2:1 to recognize the significant lost public and private investment in the habitat, which has been restored and/or managed to improve its condition; 3) include compensation for staff time and associated costs to address the condemnation and its effects on the remainder of the conservation property, including related legal issues; 4) include compensatory mitigation that is in addition to that provided for impacts to the species habitat and sensitive communities in the land (i.e., the mitigation should be additive).
    - Missing Lands: The DEIR/EIS analysis of impacts to conservation lands needs to be extended to all conservation lands, including those omitted from the DEIR/EIS such as Tulare Meadows Conservation Easement, Tulare Hill, and the new addition to Pacheco Creek Reserve, as well as new lands protected that might be protected between now and Project implementation.
- 1618-2587
- **Compatibility with Other Plans**: The DEIR/EIS understates the Project impacts on the effective implementation of conservation plans, including the Valley Habitat Plan (HCP/NCCP), Coyote Valley Landscape Linkage, and the Santa Clara Valley Greenprint. Though the DEIR/EIS evaluated impacts to the plans, the analysis underestimated the impacts due to the following:
    - Lack of Consideration of Opportunity Costs: The DEIR/EIS does not adequately consider the opportunity cost that the Project presents to plan implementers, who may not be able to pursue anticipated habitat protection and restoration opportunities on critical lands, such as Sycamore Alluvial Woodland restoration in Pacheco Creek Reserve.
    - Lack of Consideration of Impacts to Non-Quantitative Goals: The DEIR/EIS failed to analyze the impacts of the Project on goals, actions, and other plan elements unless they featured quantitative targets. Though it is understandably more difficult to assess impacts if goals lack quantitative metrics, the Project could still impact the ability of plans to achieve the goals and implement actions that are not quantified, and these impacts should be evaluated and mitigated, as needed.
    - Lack of Recognition of the Constraints Caused by the Project on the Other Plans: Even where the Project may not preclude a conservation project, it may make it impracticable by increasing the complexity and/or cost, and such constraints should be addressed in the DEIR/EIS.
    - Lack of Understanding of the Plans: The DEIR/EIS analysis reflects some misunderstandings of the plans, which HSRA should work to clarify by coordinating with the conservation agencies and organizations that developed and are working to
- 1618-2588
- 1618-2589
- 1618-2590
- 1618-2591



# Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

- 1618-2591 | implement the respective plans. There are notable misunderstandings regarding the wildlife crossing structures as part of the Coyote Valley Landscape Linkage, which have been refined by the Santa Clara County Wildlife Corridor Technical Working Group (2019) as part of plan implementation.
- 1618-2592 |
- **Agricultural Farmland:** The DEIR/EIS analysis mischaracterizes agricultural conservation easements and fails to analyze the Project's full effects on agricultural resources and farm operators. The DEIR/EIS fails to recognize the substantial efforts underway to protect agricultural lands in the region. Agriculture conservation goals contained in Santa Clara County's Agricultural Plan and the Open Space Authority's Santa Clara Valley Greenprint will be hindered by the Project, and the mitigation is proposed is neither justified nor adequate.
- 1618-2593 |
- **Parks, Recreation, and Open Space Resources:** The DEIR/EIS underrepresents existing and planned park, recreation, and public access resources in the resource study area that will be directly and indirectly impacted by the project during construction and ongoing operations, resulting in an inadequate analysis of Project impacts on these lands.
- 1618-2594 |
- **New Information to be Addressed:** The DEIR/EIS needs to be updated to reflect new information including:
    - o **Mountain Lion Listing:** As a candidate for listing under the California Endangered Species Act, mountain lion in the Central Coast will require additional Project design considerations and compensatory mitigation to adequately mitigate the Project impacts on this species, which is vulnerable to population declines due to reduced genetic diversity as a result of habitat fragmentation created by the Project.
    - o **Important Reports and Plans:** The DEIR/EIS should integrate results of several reports and plans that are not adequately addressed in the Project design and analysis, including plans developed during preparation of the EIR.
    - o **Additional Protected Lands:** The DEIR/EIS needs to address additional conservation lands including the Tulare Meadows Conservation Easement, the Northern Coyote Valley Conservation Area, Tulare Hill, and the Pacheco Creek Reserve.
- 1618-2595 |
- 1618-2596 |
- 1618-2597 | To address the issues in this letter, HSR should work actively with conservation agencies and organizations, including regulatory agencies, as well as stakeholders that are actively working on conservation in the region. Discussions should address the comments, including the following main issues:
- **Habitat Connectivity,** including aspects of the wildlife crossing infrastructure designs to ensure that they are informed by the best available scientific information and integrate with efforts to promote connectivity through the region;
  - **Impacts to existing conservation lands,** including habitat, agriculture, parks, and other open space, to minimize and adequately mitigate them;
  - **Impacts to implementation of existing plans,** including the Valley Habitat Plan, which must be successful to help safeguard biodiversity conservation in the region; and
- Develop the compensatory mitigation plan,** to ensure that it reflects the best available scientific information and will complement, and not conflict with, the efforts of conservation organizations to implement their plans, including achievement of the goals by the Valley Habitat Plan.

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

### Biological Resource Impacts and Mitigations

Most of the following comments include three elements: 1) the comment (in bold); 2) the description of the comment, background information, and a discussion of the issue (regular font); and 3) a request, usually written in the form of a question, to solicit a written response (numbered, bold, and italics). Some comments requiring a response may not be in this format. Also see the following appendices as noted:

- **Appendix A:** Detailed comments on the preliminary engineering designs for the Project;
- **Appendix B:** Responses to the DEIR/EIS's analysis of conflicts with the Valley Habitat Plan.

### Landscape and Habitat Connectivity

#### Analysis Underrepresents Impacts on Habitat Connectivity

#### Integrate Successful Conservation to Improve Landscape Connectivity

**The DEIR/EIS fails in its analysis of the impacts of the Project to consider the successful, proactive work that is being conducted by conservation agencies and organizations in Coyote Valley, Upper Pajaro Area/Soap Lake, and Pacheco Pass to promote wildlife connectivity and safeguard other conservation values.**

Section 3.7.7.7 states that, "Under the No Project Alternative.... future infrastructure improvements such as highway expansions to accommodate population growth, would have impacts on wildlife movement similar to those that have resulted from past development, such as impediments to wildlife movement along established corridors." (page 3.7-110). This analysis fails to acknowledge the past and ongoing work of Peninsula Open Space Trust, Santa Clara Valley Open Space Authority, Santa Clara Valley Habitat Agency, The Nature Conservancy, Caltrans, and their partners including Pathways for Wildlife, to protect habitat, enhance and restore habitat, improve wildlife crossing infrastructure, and advise agencies and organizations on how to safeguard connectivity when planning infrastructure and development in the area, in order to promote habitat connectivity through these important choke points within the landscape linkages.

Likewise, Section 3.19 states, "Past development in the cumulative RSA has resulted in the widespread conversion of undeveloped land to commercial, residential, transportation, and agricultural land uses, resulting in large-scale destruction of habitats for plants and wildlife. These trends are expected to continue, although at a slower pace, resulting in additional conversion or degradation of land cover types for special-status species, non-special-status wildlife, special-status plant communities, aquatic resources, and wildlife movement corridors." (page 3.19-49). This fails to acknowledge trends in conservation, including published/adopted plans, relevant policies (e.g., CA Public Resources Code Section 35180 et seq./Coyote Valley Conservation Program), and the pace and scale of conservation activity such as land acquisition and habitat restoration.

Finally, Section 3.19 goes on to state, "Ongoing development and transportation projects have created new barriers to wildlife movement, reducing habitat connectivity for wildlife throughout the region" and "Most of the planned transportation projects consist of improvements to existing roads or railroads that already serve as barriers to wildlife movement" (page 3.19-53). While it is true that these factors have contributed to degraded habitat and connectivity, studies in Coyote Valley, Upper Pajaro Area/Soap Lake, and Pacheco Pass have documented some degree of landscape permeability, including across

# Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

1618-2598

highways (Serieys and Wilmers 2019, Pathways for Wildlife 2020). Due to the stated impacts on wildlife movement due to HSR, further mitigation through design, onsite and offsite compensatory mitigation, and a dedicated monitoring plan to evaluate the effectiveness of features such as wildlife crossing infrastructure will be essential to adequately mitigate the Project impacts on wildlife connectivity.

*(1) Will the DEIR/EIS be revised to provide discussion of these past and current conservation efforts and plans which could improve connectivity, acknowledge that connectivity remains (albeit impaired), and discuss the need to coordinate the Project and its mitigation with the ongoing conservation efforts in the region?*

1618-2599

### Pacheco Pass as a Critical Landscape Linkage

**The DEIR/EIS does not acknowledge the importance of the Pacheco Pass area as a critical landscape linkage within the region and the state, nor does it identify or adequately mitigate the project impacts on wildlife connectivity in this area.**

Pacheco Pass has been identified as a priority for connectivity by the California State Wildlife Action Plan (CDFW 2015) and the Santa Clara County Regional Conservation Investment Strategy (ICF 2019), and is a natural landscape block in the California Essential Habitat Connectivity Project (Spencer et al 2010). The Santa Clara Valley Habitat Conservation Plan/Natural Community Conservation Plan (Valley Habitat Plan or VHP) identifies Pacheco Pass on SR-152 as a focal area in the Biological Goals and Objectives, Reserve System Design, and long-term monitoring (Santa Clara Valley Habitat Plan 2012). A recent report, *Wildlife Permeability and Hazards across Highway 152 Pacheco Pass 2018-2019* (Pathways for Wildlife 2020), documents wildlife use of bridges and culverts to cross under SR-152 and recommended improvements to wildlife crossing infrastructure. Stakeholders who participated in the HSRA's Wildlife Corridor Assessment (Appendix C of the Biological and Aquatic Resources Technical Report) emphasized the importance of maintaining permeability through this essential linkage area.

Nonetheless, the Project proposes 2.5 miles of cut and fill to install the rail at grade with extensive fencing, which will fragment habitat within this important landscape linkage which is essential for maintaining species populations including adapting to climate change. As designed, the Project will limit the potential for movement by wide-ranging species for which the Project area provides suitable habitat including mountain lion, tule elk, black-tailed deer, and American badger. These species have been documented using wildlife crossing infrastructure and moving at grade through SR-152 (Pathways for Wildlife 2020, POST et al. unpublished data). The embankment and associated fence proposed for the Project will direct wildlife towards SR-152, increasing wildlife mortality due to wildlife-vehicle collisions.

Despite the broad recognition of the importance of the Pacheco Pass region for wildlife connectivity, the DEIR/EIS analysis of impacts to wildlife movement in Section 3.7.9.6 (page 3.7-198) and Section 3.7.7.7 (page 3.7-110) (Impact Bio#42 Temporary Impacts to Wildlife Movement and Impact Bio#43 Permanent Impacts to Wildlife Movement) does not mention Pacheco Pass. The area is not characterized in the Wildlife Connectivity Analysis report, which is Appendix C of the Biological and Aquatic Resources Technical Report, which therefore does not provide recommended design measures for habitat connectivity in this segment.

Moreover, BIO-MM#79 provides for land protection and conservation in Coyote Valley and Upper Pajaro Area/Soap Lake, but not in Pacheco Pass. Likewise, BIO-MM#76 minimizes impacts on wildlife movement during construction within known movement routes for wildlife, but does not reference Pacheco Pass. Additionally, the wildlife crossing infrastructure proposed for this region was not sited based on wildlife movement data, nor is it designed to accommodate the large, wide-ranging species,

9

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

1618-2599

including tule elk, that will need to utilize it to avoid having the Project fragment their populations as described further below.

*(2) How will the DEIR/EIS be revised to address the gaps in the analysis of the importance of maintaining permeability through Pacheco Pass, including: 1) add design features to prevent habitat fragmentation in this area, 2) analyze the impacts of the Project on wildlife movement through this landscape linkage, and 3) provide mitigation including compensatory mitigation for the Project impacts on connectivity through the Pacheco Pass?*

1618-2600

### Misleading Figure and Table in Wildlife Connectivity Analysis

Table 2-1 and Figure 2-2 of the Wildlife Corridor Assessment (Appendix C of the Biological and Aquatic Resources Technical Report) characterizes the Pacheco Pass segment as being in a tunnel, which is misleading as the rail will be at grade for 2.5 miles in Pacheco Pass. This segment will be created using cut and fill and will include extensive fencing to keep wildlife and people off the rail. This is then properly displayed in Figure 2.6.

*(3) Will Table 2-1 and Figure 2-2 be revised in the DEIR/EIS to accurately characterize the rail alignment in Pacheco Pass?*

1618-2601

### Reduction in Permeability at Pacheco Pass

**The permeability analysis in the Wildlife Corridor Assessment failed to identify the reduction in permeability post Project at the cut and fill section of the Project design within the Pacheco Pass, where the Project will be at grade for 2.5 miles.** Specifically, the analysis appears to fail to acknowledge the reduction in permeability due to installation of fencing to exclude wildlife from the tracks in this section. The failure to identify a reduction in permeability in this area may be the reason that the Project does not incorporate sufficient wildlife crossing infrastructure and other mitigations to safeguard connectivity in this important landscape linkage.

*(4) Will the DEIR/EIS permeability analysis be revised to address the impacts of the rail design in Pacheco Pass, and adjust the Project design and mitigations to address the anticipated decline in permeability due to the Project being at grade for 2.5 miles?*

1618-2602

### Inadequate Mitigation for Connectivity to Pacheco Pass

**The DEIR/EIS should be revised to apply all mitigation measures for habitat connectivity to Pacheco Pass, which has been identified as part of the landscape linkage (Penrod et al. 2013) and large landscape block (Spencer et al. 2010).** The following specific measures should be applied to Pacheco Pass:

1. **BIO-MM#76:** This measure minimizes impacts on wildlife movement during construction within known movement routes for wildlife, which should include a specific reference to Pacheco Pass.
2. **BIO-MM#79:** This measure will protect 238 acres (or 239 acres for Alternative 3) of, "lands prioritized for importance to wildlife movement in the Santa Cruz Mountains to Diablo Range Wildlife Linkage and the Soap Lake 100-year floodplain, which corresponds to a 1-to-1 ratio of protected land to project footprint at the MOWF [maintenance of way facility]." This measure should be expanded to include land protection to safeguard wildlife connectivity in the landscape linkage within Pacheco Pass (Penrod et al. 2013), where priorities are identified in

10

# Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

1618-2602 coordination with the Valley Habitat Agency, which is working on landscape connectivity in the region.

*(5) Will the DEIR/EIS be revised to incorporate mitigations including minimization measures as well as land acquisition to promote connectivity in Pacheco Pass where such measures are recommended for other areas important for wildlife connectivity including Coyote Valley and Soap Lake?*

1618-2603

**Roads as Barriers**

The DEIR/EIS Wildlife Corridor Assessment methods characterizes existing roads as barriers, causing the analysis to underestimate the impacts of the Project on permeability of the landscape for wildlife. For example, wildlife in Coyote Valley are impacted by the presence of roads; however, the available data suggest roads are somewhat permeable (Serieys and Wilmers 2019, SCOSA and CBI 2017, SCCWCTWG 2019). Nonetheless, it is imperative that the Project not further degrade permeability through this tenuous linkage. Published and ongoing studies in the Upper Pajaro River Area and Pacheco Pass similarly reflect a degree of permeability across (under) existing roads, including for HSR focal species (Pathways for Wildlife 2020; POST et al. unpublished data).

*(6) Will the DEIR/EIS be revised to reflect that roads are not impermeable and therefore document and mitigate the additional impact of the Project on wildlife movement near roads?*

1618-2604

**Reduction in Permeability due to Rail Design**

The designs reflected on Preliminary Engineering for Project Design sheet TT-D4011 will reduce permeability across areas of the Union Pacific Railroad Tracks. The existing rails are slightly elevated above the ballast on the railway sleeper (tie) so that a small animal (e.g., California tiger salamander or small California red-legged frog) would be able to crawl between the rails and ballast at multiple spots throughout the length of the track. A California red-legged frog could hop over the rails anywhere along these tracks. At Blanchard Road, Emado Avenue (north of Bailey Avenue), Fox Lane, Palm Avenue, Live Oak Avenue, and Tilton Avenue, the existing rails are at the same level as the road, which would allow western pond turtle, California red-legged frog, and California tiger salamander to cross, although increased train traffic frequency from HSR operations, as described in 3.19-77, would present further hazards for attempted at-grade crossings by wildlife. There is at least one record for western pond turtle mortality on Monterey Road (gravid female; H.T. Harvey 2020). Thus, the existing rail line is somewhat permeable for wildlife including herpetofauna, and the permeability analysis presented in the Wildlife Corridor Assessment for the Project does not reflect the reduction in net permeability that will be caused by the Project, especially for smaller animals.

*(7) Will the DEIR/EIS be revised to more critically analyze and correctly characterize the current permeability of the landscape and accurately represent the decline in wildlife connectivity that will be caused by the Project, and then identify additional measures to adequately mitigate these impacts?*

1618-2605

**Effects of Noise, Vibration, and Light**

Measures to minimize noise, visual, and train strike impacts (BIO-MM#80) should be implemented throughout the entire Coyote Valley, Upper Pajaro River/Soap Lake, and Pacheco Pass sections. Will this be included prior to train operation? If so, to what extent will it mitigate impacts to focal species? In particular, to what extent will it sufficiently mitigate noise, vibration, and light to an extent that is comparable with wildlife crossing structures that have been proven effective for the focal species in

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

other locations? Operations impacts caused by noise, vibration, and light could present such a deterrent that there would be avoidance behavior across a variety of taxa, with associated life history, demographic, and natural community impacts (Shilling, 2020).

*(8) Will the DEIR/EIS be revised to include mitigation measures for noise, light, and vibration along the Coyote Valley, Soap Lake, and Pacheco Pass sections, specify that the measures will be installed prior to operation, include monitoring to evaluate the effectiveness of the mitigation measures, and provide remedial measures to promote animal movement through the train corridor if mitigation proves to be insufficient?*

## 1618-2606 **Vibration**

The DEIR/EIS states, "While reptiles, amphibians, and burrowing rodents may perceive ground vibrations caused by passing trains, such vibrations have low potential to affect wildlife movement because they would be of short duration and would occur primarily during the day when most vibration-sensitive wildlife species are inactive. Therefore, CEQA does not require mitigation." (page 3.7-116). However, many native animals sensitive to vibration (e.g., pocket gophers) are diurnal species and are active during the day. Several keystone species including American badger, California tiger salamander, and burrowing owl are fossorial linkage dwellers, which dig or use burrows within landscape linkages as they are traveling through them (Quinn and Diamond 2008, Penrod et al. 2006, Penrod et al. 2013). Burrowing owl and American badger, which occur within the Project area, are very sensitive to human disturbance around burrows and can be easily displaced (Pathways for Wildlife 2020).

*(9) Will the DEIR/EIS be revised to conclude that noise and vibration will significantly impact special-status species and wildlife movement including on diurnal species, and develop adequate mitigation for these impacts?*

1618-2607 Also, the DEIR/EIS notes that Alternative 4 (the identified Preferred Alternative) would have the greatest contribution to operational vibration impacts (page 3.19-104).

*(10) Will the DEIR/EIS include additional design considerations to minimize impact of vibration on wildlife use of crossing structures?*

## 1618-2608 **Light**

With regards to light, the DEIR/EIS states, "The impact under CEQA would be less than significant for all four alternatives. While artificial light from passing trains and HSR track and systems may result in altered movement or foraging patterns of terrestrial and aerial wildlife species, particularly in non-urban areas, such effects would be localized. Therefore, CEQA does not require mitigation." (page 3-117).

However, several species such as tule elk, mountain lion, and American badger, which utilize the Project area, are sensitive to light disturbance (Beier 2006, Rich and Longcore 2006, Quinn and Diamond 2008, Wilmers et al. 2013). The Project will introduce light into Pacheco Pass, which features limited human development and light.

More detail is needed in the DEIR/EIS regarding specific mitigation measures intended to minimize the significant and unavoidable impacts of new sources of artificial light (e.g., due to the railway and trains, facilities and buildings, maintenance-of-ways, etc.), particularly in conservation areas, where it is important to avoid or reduce contribution to light pollution.

# Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

1618-2608

Additionally, localized light impacts near wildlife crossing infrastructure should be fully mitigated to ensure wildlife crossings are effective and adequately mitigate for impacts elsewhere in essential landscape linkages including Coyote Valley, Upper Pajaro Area/Soap Lake, and Pacheco Pass.

*(11) Will the DEIR/EIS be revised to acknowledge the significant effects of intermittent and permanent lighting on species that are sensitive to light disturbance and avoid lighted areas at night? How will HSR mitigate the effects of light disturbance, which can deter animal movement through the well-documented linkages such as the Pacheco Pass, Coyote Valley, and the Upper Pajaro River floodplain? How will the EIR address the potential for light to limit wildlife use of wildlife crossing infrastructure, which the Project and DEIR/EIS are relying on to mitigate otherwise significant impacts on wildlife connectivity?*

1618-2609

### Noise

The DEIR/EIS states, "Alternative 4 would have the most noise impacts because it would result in HSR trains sounding horns at the at-grade crossings and the Caltrain Morgan Hill, San Martin, and Gilroy Stations, whereas the other project alternatives would not." (p. 3 8-17).

*(12) What design and operational mitigations will be used to reduce noise impacts along at-grade crossings in Coyote Valley, given its ecological significance?*

1618-2610

The DEIR/EIS does not appear to quantify the effects of the portal noise effect, whereby a loud noise (i.e., a 'boom') will occur when the trails emerge from the tunnels, nor does it mitigate the effects of this noise on wildlife. Section 3.4.1 discusses how the tunnel portal design will attenuate the noise associated from the train as it leaves the tunnel; however, a discussion of the specific impacts of this noise on wildlife could not be found. The tunnels are located in areas important for wildlife, including the Upper Pajaro Area and Pacheco Pass, where loud noises associated with the train could inhibit wildlife habitat use and movement through important landscape linkages.

*(13) Will the DEIR/EIS be revised to discuss such sound from rail operation at the tunnel ends and how its impacts on wildlife and habitat connectivity will be mitigated?*

1618-2611

### Effects of Noise Mitigation on Wildlife Movement

The DEIR/EIS mitigation for noise may exacerbate the effects of the Project and should be mitigated. Specifically, BIO-MM#80 states that, "noise barriers would be a minimum height of 17 feet and would be designed to provide a minimum of 10 dBA attenuation of sound generated by HSR operations..." (page 3.7-170).

*(14) How will these additional barriers to wildlife movement be mitigated? Will HSR coordinate design of the noise barriers with the appropriate regulatory agencies and stakeholders working to address habitat connectivity in Pacheco Pass, the Upper Pajaro Area, and Coyote Valley?*

1618-2612

### Issues with Wildlife Crossing Infrastructure (includes Appendix A)

#### Overreliance on Wildlife Crossing Infrastructure to Mitigate Connectivity Impacts

The DEIR/EIS relies heavily on wildlife crossing infrastructure included in the Project design and mitigations to address the Project's significant effects on wildlife connectivity and associated impacts on populations in the region, including mountain lion, San Joaquin kit fox, and other protected

13

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

**species.** However, the effectiveness of the infrastructure at mitigating the Project impacts may be limited due to a variety of factors including:

1. Wildlife may be deterred from using the structures by the Project's significant light, vibration, and noise, which may not be fully mitigated;
2. The ecological context including location of the infrastructure with respect to wildlife movement is not fully considered, such that the crossing structures may not be located in areas important for wildlife use;
3. The Project does not address the need for habitat protection and restoration to ensure habitat on either side is intact and can promote effective use of the crossing infrastructure; and
4. Aspects of the crossing structure design do not adhere to the widely accepted standards, as some structures have limited vertical clearance and/or are too long to be used by many wildlife species.

The DEIR/EIS does not include monitoring to evaluate the effectiveness of the structures at facilitating wildlife passage through the train corridor, nor does it include an adaptive management plan with remedial actions to promote wildlife movement in the event that the proposed infrastructure is not sufficient to mitigate the impacts.

*(15) Due to the stated impacts on wildlife movement by the Project, further mitigation through design is encouraged, onsite and offsite compensatory mitigation will be needed, and a dedicated monitoring and adaptive management plan will be essential to evaluate the effectiveness of features such as wildlife crossing infrastructure and to prevent the Project from severing connectivity in critical landscape linkages that it traverses including Coyote Valley, the Upper Pajaro Area/Soap Lake, and Pacheco Pass.*

1618-2613

### Need to Monitor Wildlife Crossing Infrastructure

The DEIR/EIS relies heavily on wildlife crossing infrastructure to mitigate the Project impacts on wildlife connectivity. However, the DEIR/EIS does not discuss how monitoring will be used to evaluate effectiveness of the structures, including through documenting wildlife use, or identify alternative mitigations and remedial actions in the case that they are not effective at preventing habitat fragmentation.

*(16) Will the DEIR/EIS be revised to discuss how wildlife underpasses will be monitored and how remedial actions will be taken to improve wildlife connectivity if/where monitoring indicates that one or more species are not able to utilize the structures and the Project is impeding wildlife connectivity?*

1618-2614

### Mitigate Impacts to Habitat On-Site to Ensure Crossing Structures are Effective

In areas important for wildlife connectivity, including where wildlife crossing infrastructure will be installed or improved, the temporary Project impacts should be restored and additional habitat mitigation should be conducted *on site*, where feasible and necessary to maintain the larger landscape linkage and promote wildlife use of the crossing infrastructure. This approach is recommended generally and is specifically warranted in regards to the design in TT-D1201, in the Lover's Lane/Tequisquita Slough in the Upper Pajaro area, where an embankment feature would destroy a riparian area that is likely serving as refugia habitat and a wildlife corridor in a landscape that has otherwise been highly altered by agricultural use. Remaining habitat and connectivity in that landscape, which is vulnerable to

14



# Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

1618-2614

the impacts of the Project, necessitate on-site restoration and related mitigation to offset impacts on wildlife movement and to avoid severing connectivity in this landscape.

*(17) Will the DEIR/EIS be revised to ensure the habitats impacted temporarily by the Project are restored and additional habitat mitigation is conducted on site, where feasible and necessary to maintain habitat connectivity and promote wildlife use of the crossing infrastructure?*

1618-2615

## Pacheco Pass Crossings is not Well Sited, Too Long to Facilitate Wildlife Movement, and Lacks Directional Fencing

The proposed culverts in Pacheco Pass are not sited in locations known to be important for wildlife movement, in contrast to the DEIR/EIS which states, "all alternatives would include wildlife undercrossings in locations known to be important for wildlife movement in Coyote Valley, eastern Pacheco Pass, and the Central Valley" (Section 3.7.7.7 BIO#43).

The culverts for western Pacheco Pass (between Casa de Fruta and Pacheco Creek Reserve), which are not mentioned in this section, are not sited in locations identified as important for wildlife connectivity based on animal movement data; instead, they appear to have been selected based on geography and topographical considerations.

Moreover, Crossings A, B, C, and D proposed for Pacheco Pass are also too long to promote effective use by wildlife, including wide-ranging species that rely on the landscape linkage such as mountain lion, tule elk, black-tailed deer, and American badger (Beier 1993, Beier 1995, Forman 2000, Cramer 2002, Dickson et al. 2005, Penrod et al. 2006, Ruediger 2007, Meese et al. 2009, Beckmann et al. 2010, Forman 2010, Clevenger and Huijser 2011, Wilmers et al. 2013).

In an email dated December 13, 2018, Pathways for Wildlife provided feedback on draft designs for wildlife crossing infrastructure for the Pacheco Pass region and advised HSRA on the need to review the literature above, particularly Cramer 2002, to design crossing structures that are no more than 120 feet in length to facilitate use by black-tailed deer. The email recommended bridges to promote movement by tule elk (Diamond 2018). However, these identified issues were not addressed and the proposed culverts are inadequate mitigation for the 2.5 miles of cut and fill where the rail will be on embankment and heavily fenced. Additionally, the Project does not appear to incorporate directional fencing to guide animals to the culverts and wildlife crossing infrastructure, which is essential to its effectiveness (Dodd et al. 2007, Gagnon et al. 2010, Loberger et al. 2013).

As a result, the Project, as currently designed and mitigated, will create a formidable barrier to wildlife movement within a designated landscape linkage (Penrod et al. 2013) where extensive wildlife movement has been documented (Pathways for Wildlife 2020). The Valley Habitat Agency and Pathways for Wildlife are working with CDFW and Caltrans to promote wildlife movement through SR-152. The Project will conflict with these efforts by introducing a new barrier with poorly designed wildlife crossings that do not adequately mitigate the Project.

The Wildlife Corridor Assessment included analysis and recommendations for areas of permeability reductions as outlined in Section 4.3.8 of said appendix. However, these analyses and recommendations were not conducted for Pacheco Pass.

The supplemental permeability modelling described in Section 4.3.9 of the Wildlife Corridor Assessment describes how local data and linkage designs were used to develop a supplemental model for Coyote Valley. The stakeholder group that supplied data for Coyote Valley also provided data and a report documenting wildlife movement through Pacheco Pass (Pathways for Wildlife 2020); however, these data were not used to develop a supplemental permeability model for this area.

15

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

1618-2615

The Wildlife Corridor Assessment post-Project fencing analysis does not appear to have adequately addressed the fencing in the 2.5-mile long segment in Pacheco Pass where the rail will be at grade and fencing will be used to keep wildlife and people off the rail. As a consequence, the permeability of the Project area post Project is not reduced to reflect the fencing.

*(18) How will the DEIR/EIS be revised to provide specific analysis and recommendations and incorporate adequate mitigation for wildlife connectivity in the Pacheco Pass area, including by creating crossing structures that can promote wildlife movement? Will the data provided for Pacheco Pass be used to develop a supplemental permeability analysis and recommendations for designs for this area? Will the influence of fencing be integrated into the permeability analysis to identify impacts in the 2.5-mile long segment at grade? Will HSRA revisit the location, type, and dimensions of the proposed wildlife crossing infrastructure in this area to ensure it can mitigate the impacts of the Project on movement of a broad suite of animals in this important landscape linkage? Specifically, will the DEIR/EIS replace the excessively long culverts with one or more bridges or wildlife crossing overpasses, reduce culvert lengths to no more than 120 feet where culverts must be used instead of bridges, and locate crossing infrastructure in areas of documented wildlife movement?*

1618-2616

## Impacts of the Train on Wildlife Movement through Pacheco Creek Reserve Require Mitigation

The Project would cause unmitigated impacts to wildlife movement under the bridge under SR-152 in the Pacheco Creek Reserve during construction as well as from vibration, light, and noise during operation. The Project traverses the Valley Habitat Agency's Pacheco Creek Reserve, where wildlife movement monitoring has documented multiple species moving under the Pacheco Creek Bridge to move through the SR-152 corridor. These species include mountain lion, a State Candidate Endangered Species, for which the bridge is the only location where the species has been observed traversing through SR-152 in the area (Pathways for Wildlife 2020).

While the Project rail line will be constructed on a bridge through the Pacheco Creek Reserve, operation of the Project will cause noise, vibration, and light that will likely deter wildlife from using the Pacheco Creek Bridge; such impacts are also anticipated to occur during construction. Many wildlife species are active during the day, and could be impacted by construction and operations, contrary to the DEIR/EIS assessment that, "vibrations have low potential to affect wildlife movement because they would be of short duration and would occur primarily during the day when most vibration-sensitive wildlife species are inactive." (p. 3.7-116). Introduction of artificial lighting as part of the Project into the Pacheco Creek Reserve, where there is currently no artificial lighting, will deter use of the Pacheco Creek Bridge as a wildlife crossing, as light disturbance has been shown to cause wildlife to avoid areas including use of important wildlife linkages (Beier 2006, Rich and Longcore 2006).

*(19) Will the DEIR/EIS be revised to discuss and mitigate the effects of the Project construction and operations on wildlife movement, including through the Pacheco Creek Bridge which is important for wildlife movement through SR-152?*

1618-2617

## Lack of Detail in Wildlife Crossing Infrastructure

The DEIR engineering plans lack sufficient detail regarding directional fencing and wildlife intrusion deterrents, which can make or break the effectiveness of wildlife crossing infrastructure.

1. Directional Fencing: The DEIR/EIS designs for wildlife crossing infrastructure do not provide detail on the configuration and extent of directional/exclusionary fencing, which is critical to

16

# Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

1618-2617

achieving passage structure effectiveness and promoting permeability through/across highways (Dodd et al. 2007, Gagnon et al. 2010, Loberger et al. 2013) and by extension applies to railway ecology. Appendix J of the Wildlife Corridor Assessment provides some description of taxa-specific and multispecies fencing consideration and BIO-MM#81 provides some narrative description of fencing; however, the Preliminary Engineering for Project Design plans do not provide the details including the extent and tie-ins, which are critical to effectiveness. Appropriately designed and maintained fencing will be essential to prevent wildlife from entering the HSR right of way and adjacent Monterey Road and Union Pacific railway in Coyote Valley.

2. **Wildlife Intrusion Deterrents:** More detail is needed regarding the specifications of the wildlife intrusion deterrents (BIO-MM#81) for at-grade crossings, given the variability of effectiveness of these features to deter deer (Kintsch et al. 2017), as well as a discussion of design considerations for local focal species, including special-status herpetofauna.

*(20) Will the DEIR/EIS be revised to include detailed designs for directional fencing and wildlife intrusion deterrents and ensure that these elements are designed based on the literature documenting factors influencing their effectiveness?*

1618-2618

### Crossing Structure Height

**The Project and DEIR/EIS include crossing structures that are of insufficient height to promote use by many native animal species.** A minimum height of 10' (feet/foot) is recommended for wildlife undercrossings intended for use by large mammals including mountain lion, black-tailed deer, and tule elk (Clevenger and Huijser 2011). Shorter structures, such as the 10' wide, 4.1' tall crossing between B4080 and B4085(TT-D1411), are unlikely to facilitate wildlife movement by multiple species/guilds as necessary to mitigate the Project impacts on animal populations including mountain lion, deer, and tule elk, and promote connectivity for wildlife. An overcrossing may be needed to provide safe passage for these and other species through the Project in this area.

*(21) Will the DEIR/EIS be revised to ensure that all wildlife crossing infrastructure achieve the minimum height necessary to ensure the mitigation is effective?*

1618-2619

### Viaduct through Coyote Valley

The DEIR/EIS includes construction of a viaduct through Coyote Valley, which may preclude the ability for conservation agencies and organizations to work to promote landscape connectivity in the region and/or to construct a functional wildlife overcrossing, due to impacts on engineering feasibility, cost, and operational impacts from the Project.

*(22) To address these conflicts, HSR should meet with stakeholders and regulatory agencies in the region to discuss the engineering/design and biological resource considerations in order to refine the Project, including by evaluating whether an overcrossing (ecoduct) can be implemented and used by the focal species.*

### Preliminary Engineering Designs

Appendix A provides additional feedback on the Preliminary Engineering Designs for the wildlife crossing infrastructure.

17

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

1618-2620

### Compensatory Mitigation

#### Development of the Compensatory Mitigation Plan

BIO-MM#10 calls for preparation and implementation of the compensatory mitigation plan (CMP) for species and species habitat. The CMP should be developed with input from conservation agencies and organizations with expertise in the Project Area, to ensure that it promotes, rather than conflicts with, the goals of conservation plans, strategies, and other initiatives in the region, and that it reflects local expertise and the region's conservation values. These agencies and organizations can play a key role in successful implementation of the CMP by providing local knowledge and capacity in the field of land conservation and management.

*(23) Will the DEIR/EIS be revised to state that the CMP will be developed in close coordination with conservation agencies and organizations with expertise and active conservation programs in the Project area in order to enhance the effectiveness of the compensatory mitigation?*

1618-2621

#### Mitigation Ratios Insufficient to Offset Disproportionate Impacts of the Linear Project Area

As a result of its long-linear nature, the Project will likely have extensive edge effects and indirect effects on sensitive species and communities that are disproportionately high relative to the size of the area of impact. The exceptionally high perimeter-to-area ratio of the Project area will result in extensive indirect effects of the Project on adjacent habitat outside of the Project footprint including by:

1. Reducing or eliminating use of habitat by species that are wary of humans;
2. Promoting the invasion and spread of exotic plants, which are promoted by disturbance and invade intact habitat along infrastructure corridors (Hobbs and Huenneke 1992);
3. Facilitating the spread of pests and pathogens in association with human activities including vegetation management;
4. Polluting intact habitats with dust and other airborne pollutants as well as trash; and
5. Promoting populations of human commensal species (e.g., common raven) that can displace native species that occupy areas away from human activities (Kristan et al. 2007).

As a result of its high perimeter-to-area ratio, the Project's impacts are disproportionate to its size when compared with a Project of the same impact area that is more compact/discrete geographically speaking. As a result, the compensatory mitigation ratios that are provided for special-status species and sensitive habitat as well as other sensitive biological resources should be much higher in order to adequately mitigate the impacts of the Project.

*(24) Will the DEIR/EIS be revised to increase the mitigation ratios in order to reflect the disproportionate effects of the Project on sensitive biological resources, to ensure the mitigation is appropriate and will reduce the impacts to below a significant level?*

1618-2622

#### Mitigate for Suitable Habitat

**The DEIR/EIS specifies that mitigation will not be provided if, "habitat is determined to be unoccupied based on negative species surveys" (page 3.7-141).** Such presence/absence surveys cannot reliably conclude a species is absent. Animals may move through habitat periodically and be missed during

18

# Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

1618-2622

‘snapshot’ surveys. Surveys of long, linear features such as the Project area may also fail to detect species occurring in the landscape due to the nature of the survey area. Abundant literature has demonstrated that temporarily unoccupied habitat is essential to the long-term persistence of populations, including those that exhibit metapopulation dynamics (e.g., Hanski 1994). Habitat important for conservation can include a wide variety of space and resource configurations, including areas that are marginal or of low quality (Vanbanchi et al. 2018) and stopover habitats that are occupied temporarily or sporadically such as during migration (Sheehy et al. 2011). Habitat that is not occupied at a given time is not synonymous with non-habitat (Hall et al. 1997). Finally, such surveys are expensive and those resources could be better spent on actions that promote long-term viability of species populations in the region, including habitat protect, restoration, and management.

**(25) Will the DEIR/EIS be revised to provide compensatory mitigation for suitable habitat rather than occupied habitat to maximize the cost effectiveness of the resources expended by HSRA on environmental mitigation?**

1618-2623

### Mitigation Ratios are Highly Variable, Not Supported, and Often Too Low

The DEIR/EIS proposes compensating for Project impacts to special-status species habitat at a wide range of mitigation ratios from 0.5:1, which is less than replacement value, to 4:1. In most cases, the DEIR/EIS does not provide a rationale for the mitigation ratio; therefore, it is not possible to evaluate whether the mitigation is appropriate, proportional, and will avoid or substantially reduce the impacts, or whether it will reduce impacts to below a significant level.

Many of the proposed ratios are very low, such as 1:1 for burrowing owl breeding habitat and 0.5:1 for low-value and 1:1 for moderate or high-value land for San Joaquin kit fox. While these and other low ratios may be applied elsewhere in the state, they will be inadequate to mitigate the impacts of the Project in this region due to the species’ rarity in this landscape, and the disproportionate effect of the Project due to its high perimeter-to-area ratio as described above.

**(26) Will the DEIR/EIS be revised to increase the compensatory mitigation for species habitat and provide the rationale for the mitigation ratios, which should be developed based on the impacts of the Project, be appropriate, and sufficient to reduce the impacts below a significant level?**

1618-2624

### No Compensatory Mitigation Provided for Some Special-Status Species

The DEIR/EIS fails to provide compensatory mitigation for the Project impacts to certain special-status species, including American badger as outlined in Impact BIO#28 (page 3.7-213). While the DEIR/EIS identifies mitigations including compensation for habitat loss of burrowing owl, a California Species of Special Concern, the DEIR/EIS identifies numerous impacts to American badger, including loss of denning and dispersal habitat, direct mortality, disturbance, and habitat fragmentation; however, the DEIR does not compensate for Project impacts to this other Species of Special Concern. Moreover, while the DEIR/EIS follows the Valley Habitat Plan’s conditions of approval for burrowing owl, the DEIR/EIS does not incorporate the conditions of approval for American badger. The Valley Habitat Agency is amending their HCP/NCCP permits to include American badger. Lack of effective mitigation for the Project will negatively impact these efforts by imperiling this species.

**(27) Will the DEIR/EIS be revised to provide mitigation for American badger, a California Species of Special Concern, including: 1) compensatory mitigation for habitat loss, and 2) incorporation of the conditions of approval for projects under the Valley Habitat Plan designed to protect American badger?**

19

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

1618-2625

### Multiple Mitigation Ratios Require Clarification

The DEIR/EIS identifies multiple mitigation ratios for Sycamore Alluvial Woodland:

- **BIO-MM#72:** “The Authority would compensate for permanent impacts on riparian habitats at a ratio of 2:1 (mixed riparian and palustrine forested wetland) or 4:1 (California sycamore woodland...” (p. 3.7-168) as compensation for permanent impacts on riparian habitat.
- **BIO-MM#85:** “To offset permanent impacts at the Pacheco Creek Reserve and alleviate conflict with the SCVHP, the Authority would provide compensatory mitigation at a 1:1 ratio” (p. 3.7-172).

**(28) Will the DEIR/EIS be revised to clarify this language? As noted below, the mitigation ratios provided for special-status species, sensitive natural communities, and existing conservation lands, should be additive, such that impacts to Sycamore Alluvial Woodland in the Pacheco Creek Reserve should be provided at a 7:1 ratio: 4:1 for the community type, 1:1 for impacts to the community at the Pacheco Creek Reserve, and 2:1 for loss of existing conservation lands per BIO-MM#84.**

1618-2626

### Alternatives to Transplantation

The DEIR/EIS should specify alternative/remedial actions for transplantation of rare plants and host plants for rare species to address the likely event that transplantation fails. Transplantation projects are oftentimes not successful at achieving their goals and success criteria and thus fail to offset Project impacts. To address this, the DEIR/EIS should provide backup or alternative mitigation, which should include permanent protection of land supporting the rare species affected.

**(29) Will the DEIR/EIS be revised to specify the alternative/backup mitigation for mitigation measures involving transplantation including permanent habitat protection for the impacted species?**

1618-2627

### Mitigation Land Recipients

The DER states, “Title to lands acquired in fee would be transferred to CDFW and conservation easements would be held by an entity approved in writing by the applicable regulatory agency.” The DEIR/EIS does not state why CDFW was identified as the future landowner. Additionally, Table 3.7-25 states that, “the mitigation sites would not be open to the public”; however, CDFW fee lands may be open to the public.

**(30) Will the DEIR/EIS be revised to state that the mitigation lands will be transferred to the most suitable landowner/manager in the region, which will be determined in coordination with conservation agencies and organizations in the region, including CDFW, as part of development and implementation of the CMP?**

1618-2628

### Impacts to Existing Conservation Lands

#### Some Conservation Lands are Not Included in the Analysis

The DEIR/EIS analysis omits existing conservation properties in its analysis of the Project impacts to conservation lands that have or will be protected by the time of the Project including:

- Pacheco Creek Reserve, along Pacheco Creek (Santa Clara Valley Habitat Agency);

20

# Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

1618-2628

- Tulare Meadows Conservation Easement and the rest of the North Coyote Valley Conservation Property (Santa Clara Valley Open Space Authority, POST, and the City of San Jose); and
- Tulare Hill Reserve, on the eastern slope of Tulare Hill (Santa Clara Valley Habitat Agency).

The Project could impact additional lands protected between now and its implementation.

**(31) Will the DEIR/EIS be revised to include a comprehensive list of all of the existing conservation lands impacted by the Project, as well as acknowledge that additional lands could be protected prior to the Project and would also require mitigation?**

1618-2629

### *Project Must Minimize and Adequately Mitigate Impacts to Existing Conservation Lands*

#### **The Project must minimize and more adequately mitigate its impacts on existing conservation lands.**

The Project will condemn and develop portions of existing protected lands that were conserved to safeguard critical conservation values in the region, including to promote habitat connectivity. The DEIR/EIS does not describe the process or the measures that will be taken to ensure that impacts to the existing protected lands and their conservation values are minimized, including by working with the conservation agencies and organizations.

**(32) Will the DEIR/EIS be revised to describe how HSRA will work with conservation agencies and organizations to minimize impacts to existing protected lands, including by taking only the land that is necessary to implement the Project?**

1618-2630

Also, Bio-MM#84 calls for replacing conservation easements at a 2:1 and also compensation for easement violations. The mitigation measure should be revised to state that: 1) it will apply to lands protected in fee title as well as those featuring conservation easements, 2) the mitigation ratio will be increased to reflect the investment of resources into these lands, 3) funding will be provided for conservation agency and organization staff to replace the lands, and 4) the mitigation for conservation lands will be in addition to any mitigation provided for the biological and other resources impacted on the lands.

**(33)**

- Will the DEIR/EIS be revised to clarify that mitigation applies to all conservation lands including those held in fee title by conservation agencies and organizations but that may not feature conservation easements?

1618-2631

- Will the mitigation ratio for conservation lands be increased so that this measure adequately mitigates impacts of fragmentation and habitat degradation on these important conservation lands, given the investments made on them including restoration, management, and monitoring?

1618-2632

- Will compensation be provided to conservation agencies and organizations whose lands are condemned to offset staff time and other costs associated with identifying and protecting replacement sites, and not just addressing easement violations as noted in the DEIR/EIS?

1618-2633

- Will the DEIR/EIS be revised to explicitly state that the compensation for impacts to existing conservation lands will be in addition to that provided for the habitat they support, as described in other mitigation measures?

1618-2634

- If the Project impacts Sycamore Alluvial Woodland within an existing conservation area, compensatory mitigation should be provided at the ratio for the rare community

21

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

1618-2634

**(4:1 per BIO-MM#72) plus the conservation area (2:1 per BIO-MM#84), with additional mitigation provided if it is in the Pacheco Creek Reserve (1:1, per BIO-MM#85)?**

1618-2635

- In general, will the DEIR/EIS clarify how the mitigation ratios proposed for the various mitigation measures relate to one another, including where they are additive (i.e., stack) to reflect the additional needs for mitigation to offset compounding impacts of the Project on the conservation lands, sensitive communities, and special-status species?

1618-2636

### *Assessment of Impacts to All Existing Conservation Lands*

In its assessment of impacts to existing conservation lands in Impact BIO#54, the DEIR/EIS failed to analyze the impacts of the Project to lands deemed protected for agricultural purposes. Specifically, the DEIR/EIS states, "Certain land parcels—the contiguous Bloomfield North and Bloomfield South easements—have already been protected by the SCVOSA and accordingly constitute functional elements in implementation of the Greenprint. Alternative 3 would bisect both parcels with a guideway on viaduct and part of the footprint for the existing Gilroy Station. These parcels, however, have been protected consistent with the agricultural lands protection goal of the Greenprint, rather than with its habitat conservation goals. Therefore, impacts on these parcels are not evaluated." (p. 3.7-126).

The Bloomfield Easement includes a wetland easement which states, "7. Wetland Easement. Grantors hereby conveys to Grantee a nonexclusive wetland corridor easement which includes passive restoration consisting of livestock exclusionary fencing on both sides of the wetland within parcel 841-40-010 and 841-40-009, southern portion of the Property (as identified within the Baseline Documentation Report). Said exclusionary fencing will be paid for, installed and maintained by the Grantee." "WHEREAS, the Property possesses agricultural, scenic, open space, trail and wetland values (collectively, "Conservation Values") of importance to Grantors, the people of Santa Clara County and the people of the State of California; and WHEREAS, Grantors intend that the Property be maintained in agricultural production, and that the Conservation Values of the Property be protected, in perpetuity."

Given the habitat conservation goals of conservation easement, the DEIR/EIS should analyze the Project impacts on these parcels.

**(34) Will the DEIR/EIS be revised to include the analysis of the Project impacts to this and other exiting conservation lands with biological resource conservation values and ensure that adequate mitigation is provided for them?**

1618-2637

### *Conflicts with Infrastructure in Tulare Meadows Property*

The DEIR/EIS includes features within Preliminary Engineering for Project Design sheet TT-D4011 and TT-D4012 that may conflict with the Tulare Meadows Conservation Easement recorded in 2019 and impact the feasibility of planned wildlife overcrossing at this location. Specifically:

1. The new access road (CV-S4001); and
2. New access and relocation of the municipal water well and pump station.

**(35) To avoid and mitigate conflicts of the Project with wildlife connectivity and related conservation work in the Tulare Meadows Conservation Easement, HSRA should work with the landowner and conservation easement holder to refine the design and implementation of the Project.**

22



# Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

1618-2638

### Project Construction Methods and Impacts

#### Bore Rather Than Dig Tunnels to Reduce Impacts

To minimize impacts to sensitive communities, special-status species, and habitat connectivity, tunnels should be completed using the boring machine rather than digging from the surface. By minimizing the surface-level disturbance, this technique can reduce the extensive indirect impacts associated with surface disturbances, including the introduction and spread of exotic plant species to natural lands adjacent to the Project area.

**(36) Will the DEIR/EIS be revised to discuss how tunnels will be bored rather than dug to minimize surface impacts to habitat and species?**

1618-2639

#### Naturally Occurring Asbestos

Will the disturbance of naturally occurring asbestos noted in Section 3.10 present adverse impacts to the health of wildlife? If excavated material is used in Project features such as embankments, is there a risk of exposure to hazardous material?

**(37) Will the DEIR/EIS be revised to discuss impacts of asbestos on the health of native wildlife and provide mitigations to minimize its impacts?**

1618-2640

### Sensitive Species

#### Project Impacts on Mountain Lion as a Candidate Species

The DEIR/EIS does not specifically analyze the impacts of the Project on Central Coast mountain lion, which is a candidate for listing under the California Endangered Species Act. The petition and candidacy are due, in part, to the low genetic diversity of mountain lions in the region relative to other regions (e.g., the Sierra Nevada Mountains), which reflects limited dispersal due to degraded habitat connectivity (Gustafson et al. 2018). The significant barrier imposed by the Project, if not adequately mitigated, will further impact habitat connectivity for mountain lion within the Central Coast region. Given the candidate status of the species, the DEIR/EIS should be revised to include the following, at a minimum:

1. Address the direct, indirect, and cumulative impacts of the Project on mountain lion;
2. Redesign the Project including wildlife crossing infrastructure to ensure it can be used by mountain lion, to mitigate its effects on habitat connectivity which is imperative for this wide-ranging species that has exhibited declines in genetic diversity due to existing habitat fragmentation which the Project will exacerbate, if not adequately mitigated;
3. Develop minimization measures to limit negative impacts of construction and operations, including noise, lights, vibration, and human activities associated with maintenance; and
4. Identify compensatory mitigation to address the impacts of the Project on habitat for mountain lion.

**(38) Will the DEIR/EIS be revised to address these and other elements to ensure that the impacts of the Project on mountain lion are identified and adequately mitigated?**

23

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

1618-2641

#### Monarch Butterfly

The DEIR/EIS did not address monarch butterfly, which meets the criteria for Special-Status species under CEQA and could be listed under the federal Endangered Species Act by the time the Project is implemented.

**(39) Will the DEIR/EIS be revised to identify and adequately mitigate the Project impacts on western monarch butterfly?**

### Compatibility with HCP and Other Conservation Plans

#### Valley Habitat Plan Conflicts (includes Appendix B)

##### Conflicts with Implementation of the Valley Habitat Plan

The Project has the potential to conflict with several design principles, goals, and actions of the Valley Habitat Plan—the approved HCP/NCCP in the Santa Clara Valley, the success of which is vital for conservation in the region. Appendix B identifies specific conflicts identified.

##### Conflicts for Protection of Sycamore Alluvial Woodland

The Project has the greatest potential to impede the ability of the Valley Habitat Agency to achieve the Valley Habitat Plan goals and implement necessary actions related to Sycamore Alluvial Woodland and connectivity.

The DEIR/EIS notes the potential for conflict between the Project and the VHP ability to achieve goals related to Sycamore Alluvial Woodland, which is a rare habitat type. However, it concludes that there is sufficient mitigation available for both the Project and the VHP by stating there is 2,544 acres of available (unprotected) lands. This number is not supported by SFEI and H.T. Harvey (2017), which is cited by the DEIR/EIS. Keeler-Wolf et al. (1996) estimates there was only 2,000 acres of true Sycamore Alluvial Woodland remaining in the state in the mid-1990s. Keeler-Wolf (1996) mapped stands greater than 10 acres. In Santa Clara County, the limits on size of what could potentially be considered as Sycamore Alluvial Woodland was pushed due to lack of sites suitable to support 10 or more acres. The results of the study were simply looking for areas that supported stands of sycamores that could be considered for further evaluation of regeneration and habitat restoration/creation.

SFEI and H.T. Harvey (2017) used coarsely mapped polygons to draw areas observed as supporting some sycamores to provide a general understanding of locations of areas to potentially be considered for further assessment; it did not quantify areas of Sycamore Alluvial Woodland. It is clearly stated that these areas are what is recommended for consideration for enhancement, and detailed site-specific surveys would be required before determining if they are actually suitable. Much of the mapped area in the study may not be Sycamore Alluvial Woodland, and given hybridization, climate change, and the disruption of the historical hydro-curve, most of those acres are not suitable for Sycamore Alluvial Woodland conservation or mitigation.

In addition, the Project will potentially derail the VHP's Sycamore Alluvial Woodland mitigation strategy at the Pacheco Creek Reserve property, where VHA plans to protect 8 acres and restore/create up to 20 acres. Pacheco Creek is one of the last areas of this rare community type that features naturally recruiting California sycamore in the Plan area.

24

# Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

1618-2642 | **(40) How will the DEIR/EIS reassess and analyze conflicts with the Valley Habitat Plan regarding Sycamore Alluvial Woodland, and develop a proper mitigation measure for Impact BIO#53?**

1618-2643 | **Connectivity within the Diablo Range**

The project would negatively affect the connectivity within the Diablo Range at the Pacheco Pass, which was identified as a critical linkage in the VHP, including for its ability to promote species movements along a north-south latitudinal gradient in response to a warming climate. The 2.5 miles of cut and fill will be heavily fenced off resulting in a large barrier within the linkage.

**(41) How will the DEIR/EIS be revised to reflect this conflict with the VHP?**

1618-2644 | **Reliance on the Existence of Quantitative Targets to Conclude a Conflict**

The DEIR/EIS concludes that there is no conflict for goals or actions that lack quantitative targets. The logic of this is not clear, as the Project could impact goals or actions that are not quantified, though it is understandably more difficult to assess this. Appendix B highlights some of these conflicts which were dismissed due to lack of quantitative elements.

**(42) Will the DEIR/EIS be revised to address general conflicts based on the types of actions and goals rather than defaulting to a conclusion of no conflict in the absence of a quantitative target?**

1618-2645 | **HCPs and Conservation Plans**

The DEIR/EIS states, "Construction of the project alternatives would result in potential impacts on three HCPs: the SCVHP, the Greenprint, and the Coyote Valley Linkage" (page 3.7-198). While it is good that the DEIR/EIS analyzed the Project impacts on other regional conservation plans, the Greenprint and Coyote Valley Landscape Linkage are not HCPs (habitat conservation plans) as defined under Section 10(a) of the ESA.

**(43) Will the EIR be revised to clarify that the Valley Habitat Plan is the only regional HCP/NCCP in the Project area?**

1618-2646 | **Coyote Valley Landscape Linkage**

### Overall Insufficient Detail and Understated Impacts

**The DEIR/EIS does not provide sufficient detail about the Project to evaluate impacts to the Coyote Valley Linkage from Impact BIO#55.** The DEIR/EIS concludes that, "the impact under CEQA would be significant for all four alternatives..." (p. 3.7-129). However, additional information, including designs for directional/exclusionary fencing associated with wildlife crossing structures and the wildlife intrusion barriers, is needed to support the conclusions in BIO-MM#77-81.

Similarly, the DEIR/EIS does not provide sufficient detail about the Project to support the conclusion that, "Project operations are not expected to have any conflicts with the SCVHP, Coyote Valley Linkage, or the Greenprint. Therefore, the project alternatives would not have any impacts on an approved HCP." (p. 3.7-129). Additional analyses of the Project design including fencing are needed to support the finding regarding project operations.

**(44) Will the DEIR/EIS be revised to include additional details needed to support the analysis?**

25

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

1618-2647 | Additionally, with regards to the Metcalf Canyon Road overpass and Bailey Road wildlife undercrossing at Blanchard road, the DEIR/EIS states that the Project, "would increase the complexity of construction and incrementally increase the length of the proposed crossings (except under Alternative 4)." (p. 3.7-189). However, this understates the impacts of the Project on these planned wildlife crossing infrastructure improvements as the Project would greatly increase the complexity of design and construction of the projects and thus increase their cost and decrease the likelihood they will be able to be constructed as outlined in the plan.

**(45) Will the DEIR/EIS be revised to reflect the greater impact of the Project on the feasibility of implementation of planned wildlife crossing infrastructure improvements, and thus the cumulative impacts of the Project on regional habitat connectivity**

1618-2648 | The DEIR/EIS focuses on wildlife crossing infrastructure on Monterey Road. A rail-effect zone analysis (following the road-effect zone research methods in road ecology as pioneered by Dr. Richard Forman) should be conducted so that the potential conflicts are more comprehensively assessed relative to the entire Coyote Valley Linkage vision, which involves protection of existing habitat, restoration of degraded habitat, and implementation of wildlife crossing infrastructure.

**(46) This more comprehensive analysis should be conducted with the appropriate regulatory agencies and stakeholders working to implement the linkage design in Coyote Valley to ensure that the best available information is integrated in the analysis and resulting designs/mitigation.**

1618-2649 | **Specific Crossings and Geographies**

The following are specific comments regarding the DEIR/EIS assessment of conflicts with recommended crossing modifications which are outlined in Table 3.7-23 of the DEIR/EIS.

### Metcalf Bridge

**The DEIR/EIS analysis presented for Impact BIO-#55 does not appropriately assess the relationship between the Recommended Crossing Modification for Metcalf Bridge and its associated conflicts with HSR.** The Metcalf Bridge is proposed to provide animals with safe passage across Highway 101 and Monterey Road. If implemented, wildlife would need to be able to access the proposed undercrossings at Tulare Swale and/or Fisher Creek. For Project Alternatives 1 and 3, the retaining wall in Coyote Creek could preclude effectiveness of this project, if implemented. However, the designs do not provide detail on the configuration and extent of directional/exclusionary fencing incorporated with wildlife crossing structures to evaluate this.

In Alternative 2, the intrusion barrier would reduce permeability for wildlife to cross Monterey Road at grade near Metcalf Road, as evidenced by successful crossing events (i.e. without wildlife-vehicle collision) by collared bobcats (SCCWCTWG 2019; Serieys and Wilmsers 2019). Again, the specifications for the directional fencing as well wildlife intrusion deterrents will come into play. Alternative 4 would present similar concerns identified for Alternatives 1, 2, and 3.

**(47) To avoid and mitigate potential conflicts of the Project with the Metcalf Bridge, HSR should work with the appropriate regulatory agencies and stakeholders to refine the design and implementation of Project features and their mitigations, including to develop a spatially-explicit fencing plan that is integrated with wildlife crossing structures.**

26

# Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

1618-2650

### Monterey Road Median

The DEIR/EIS analysis presented for Impact BIO-#55 does not adequately consider the full range of potential conflicts between the Recommended Crossing Modification and HSR with regards to the Monterey Road Median. In Alternatives 1 and 3, the presence of a retaining wall in a noted wildlife movement area would conflict with the intent of creating gaps in the median to increase permeability for wildlife crossing at-grade. Seventy-eight percent of the roadkill on Monterey Road was observed in the section from approximately Metcalf Road to Bailey Avenue (SCCWCTWG 2019), where multiple collared bobcats have also crossed Monterey Road (Serieys and Wilmers 2019). It would be more effective to use directional fencing to direct wildlife to safe passage rather than increase the likelihood for wildlife-vehicle collisions on Monterey Road through implementation of this measure when combined with design elements such as the retaining wall in Coyote Creek.

The presence of the retaining wall in Coyote Creek, even if there are gaps in the median on the east side of Monterey Road, would present a barrier and trap/hazard for American badger and juvenile bobcat, which are documented as roadkill on Monterey Road in the vicinity of Tulare Hill (SCCWCTWG 2019). Enhancements to the Fisher Creek underpass, as well as other planned wildlife crossing structures in Coyote Valley, particularly at Tulare Swale and Emado Ave, should be implemented.

Under Alternative 4, the ballast retainer would create a barrier for certain small taxa including western pond turtle, which has been observed as roadkill in the vicinity of Blanchard Ave (SCCWCTWG 2019). For wildlife that are able to traverse the ballast retainer feature, the increased frequency of train traffic under the Project would increase risk of wildlife-train collisions (train strikes) for wildlife attempting at-grade crossings of the railway. This may be mitigated by directional fencing, though the effectiveness of such fencing would depend on the specifications, which were not provided in the DEIR/EIS.

**(48) To avoid and mitigate potential conflicts of the Project with wildlife connectivity work proposed for the Monterey Road corridor, HSRA should work with the appropriate regulatory agencies and stakeholders to refine the design and implementation of Project and its mitigations.**

1618-2651

### Tulare Swale

The DEIR/EIS analysis presented for Impact BIO-#55 with regards to Tulare Swale needs to be updated based upon information provided in the Monterey Road Report (SCCWCTWG 2019), which was published to further develop wildlife crossing concepts described in the Coyote Valley Landscape Linkage Report (SCOSA and CBI 2017). The conceptual design calls for a 15'H x 100'-150'W wildlife crossing to connect Tulare Hill and Coyote Creek Parkway. Alternatives 1 and 3 present a substantial departure from the design, given the spacing of the crossings and reduction in height, which may reduce effectiveness. Alternatives 2 and 4 are closest to the conceptual design, though review of detailed specifications regarding directional fencing would be needed to fully evaluate the Project and its conflict with this planned connectivity enhancement work. This location has been identified as especially important for wildlife connectivity based on animal movement data (GPS-collared bobcats and multi-species roadkill), its location between existing protected land on both sides of the crossing since the Santa Clara Valley Habitat Agency acquired land in 2019, and other site characteristics that render it uniquely suited for a large (wide) wildlife undercrossing.

**(49) To avoid and mitigate potential conflicts of the Project with wildlife connectivity work proposed for the Tulare Swale, HSRA should work with the appropriate regulatory agencies and stakeholders to refine the design and implementation of Project and its mitigation.**

27

1618-2652

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

### Fisher Creek

The DEIR/EIS analysis presented for Impact BIO-#55 does not capture the potential conflict with Fisher Creek improvements for wildlife connectivity. The specifications for directional fencing would be needed to evaluate the Project impacts under Alternatives 1 and 3. Alternative 2 appears to suggest a culvert with a jog/bend, which would reduce line of sight (i.e. visibility through)—an essential characteristic of functional wildlife crossing structures, as described in BIO-MM#77 and broadly supported in the literature.

The analysis states that Alternative 4 would not modify the Fisher Creek culvert and also says that Alternative 4 (and 2) would increase the height and width of the Fisher Creek culvert. This is contradictory and needs clarification.

The DEIR/EIS states that the Fisher Creek (#4) culvert project is designed to "reduce seasonal flooding" (p. 3.7-128). This should be revised to state that the project is designed to "provide wildlife passage during seasonal flooding."

Additionally, the DEIR/EIS states, "Under all alternatives, existing and new Fisher Creek culverts would maintain the existing hydrologic condition. The project would increase the engineering complexity and cost of modifications to the existing underpass to improve conveyance of seasonal flood flows." (p 3.7-128). However, it is unclear how existing and new Fisher Creek culverts maintain the existing hydrologic condition while simultaneously improving conveyance of seasonal flood flows, since increased conveyance of seasonal flood flows from Fisher Creek will reduce seasonal flooding of upstream valley floor wetlands. The ability to maintain and increase seasonal flooding along Fisher Creek is essential for restoring the Laguna Seca Wetland Complex, and other valley floor wetlands, which are the focus of restoration by conservation agencies and organizations working in the region.

Given the issues raised above, additional design is needed to determine whether the structure will be functional for wildlife passage. This is particularly important as this is the only existing location for safe wildlife passage across (under) Monterey Road (Diamond and Snyder 2016, SCOSA and CBI 2017, and SCCWCTWG 2019). The recommended modification as stated to reduce seasonal flooding would be important to generally provide passage in dry substrate for certain taxa, as described in BIO-MM#77.

**(50) To avoid and mitigate potential conflicts of the Project with wildlife connectivity work proposed for Fisher Creek and its culvert, HSRA should work with the appropriate regulatory agencies and stakeholders to refine the design and implementation of Project and its mitigations.**

1618-2653

### Emado Avenue

The DEIR/EIS analysis presented for Impact BIO-#55 needs to be updated based upon information provided in the Monterey Road Report (SCCWCTWG 2019), which was published to further develop wildlife crossing concepts described in the Coyote Valley Landscape Linkage Report (SCVOSA and CBI 2017). The conceptual design developed by the SCCWCTWG (2019) calls for a wildlife undercrossing 15'H x 40'-150'W. Only Alternative 4 meets the minimum design criteria. Any increase in length would reduce effectiveness for wildlife use.

**(51) To avoid and mitigate potential conflicts of the Project with wildlife connectivity work proposed for the Emado Avenue culvert, HSRA should work with the appropriate regulatory agencies and stakeholders to refine the design and implementation of Project and its mitigations.**

28

# Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

1618-2654

### Bailey Avenue

All of the Project Alternatives in the DEIR/EIS may preclude the ability for conservation stakeholders to construct a functional wildlife overcrossing at Bailey Avenue, due to impacts on engineering feasibility, cost, and operational impacts from the Project.

*(52) To avoid and mitigate potential conflicts of the Project with wildlife connectivity work proposed for the Bailey Avenue overpass, HSRA should work with the appropriate regulatory agencies and stakeholders to design and build a wildlife overcrossing as well as the proposed undercrossings—a key element of the conservation vision for an area recognized as important to the state per CA Public Resources Code Section 35180 et seq.*

1618-2655

### Santa Clara Valley Greenprint

#### *Understates Project impacts on the Santa Clara Valley Greenprint*

The DEIR/EIS concludes that, “the project alternatives would not conflict with implementation of the Greenprint” (p. 3.7-189) because the strategy lacks quantitative goals and because it would only impact the Bloomfield parcels which were protected for agriculture and not habitat conservation. This assessment fails to acknowledge that the Project can impact the ability of a plan to achieve goals even if they are not quantified. It also does not recognize the wetland easement recorded on the Bloomfield property.

Two editorial notes related to the Greenprint: 1) Current DEIR/EIS references to the “Silacci Property” should refer to Bloomfield North and Bloomfield South” and the Greenprint Conservation Focus Area should be referred to as “Upper Pajaro River” rather than “UPR.”

*(53) Will the DEIR/EIS be revised to reflect these conflicts with the Santa Clara Valley Greenprint and ensure that mitigation is provided for any impacts to existing conservation lands which, like the Bloomfield Property, may have biological resource as well as other conservation values not apparent to the DEIR/EIS preparers?*

### Agricultural Resources and Parks, Recreation, and Open Space Impacts

1618-2656

### Agricultural Resources

#### *Recognizing Impacts to Agriculture Conservation Easements and Other Lands*

Section 3.14-1 defines Agricultural Conservation easements as, “Conservation easement lands are lands that have been dedicated to agricultural use under the California Farmland Conservation Program Act (California Public Resources Code [Cal. Public Res. Code] §§ 10200–10277). The term agricultural conservation easement means an interest in land, less than fee simple that represents the right to prevent the development or improvement of the land for any purpose other than agricultural production. The easement is granted for the California Farmland Conservancy Program by the owner of a fee simple interest in land to a local government, nonprofit organization, resource conservation district, or to a regional park or open-space district or regional park or open-space authority that has the conservation of farmland among its stated purposes or as expressed in the entity’s locally adopted policies.” and concludes that, “there are no agricultural conservation easements or forest lands in the RSA; therefore, they are not discussed further in this section.” (page 1).

29

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

1618-2656

This is an inaccurate and incomplete definition of agricultural easements. There are multiple agricultural conservation easements as well as fee lands held by conservation organizations within the RSA. These easements, although not granted by the California Farmland Conservancy Program, have the stated purpose of conservation of farmland and dedicating land for agricultural uses, and easement holders are legally obligated to defend these easements from impacts to their agricultural productivity and other conservation values. In some cases, these lands were protected for agricultural uses in addition to other complementary co-benefits, such as wildlife habitat connectivity or flood protection.

*(54) Will the DEIR/EIS be revised to expand its definition of conservation easements to recognize conservation easements that have not been granted by or for the California Farmland Conservancy Program, including the Tulare Meadows Conservation Easement, Bloomfield North and Bloomfield South Conservation Easements?*

1618-2657

#### *Clarification of Impacts to Important Farmland*

Section 3.14-.30 states that, “For all project alternatives, no permanent conversion of Important Farmland would occur in the San Joaquin Diridon Station Approach or Monterey Corridor Subsections.” (page 30) This is false. Multiple Project alternatives (notably alternatives 1, 2, and 3) would result in permanent conversion of Important Farmland in the Monterey Corridor.

*(55) Will the EIR be updated to reflect permanent conversion impacts to important farmland in the Monterey Corridor?*

1618-2658

#### *Recognizing Regional and Local Plans and Policies for Agriculture*

Appendix 2-J does not include the Santa Clara County and the Open Space Authority adopted Santa Clara Valley Agricultural Plan (2018) and does not include analysis of agricultural goals that are included in the Santa Clara Valley Greenprint. The Santa Clara Valley Agricultural Plan, which received significant funds from the State’s Sustainable Agricultural Lands Conservation (SALC) program through multiple planning grants, identifies a defined agricultural resource area and a spatially explicit representation of successful implementation of agricultural conservation efforts in the Santa Clara Valley. Moreover, the Santa Clara Valley Agricultural Plan was developed in partnership with the State of California to help the State meet its greenhouse gas reduction targets while supporting the State’s agricultural economy, which is mutually reinforcing to the HSRA stated priority of, “furthering economic development and mobility without producing greenhouse gas emissions” (from High Speed Rail website).

*(56) Will the DEIR/EIS be revised to recognize the state-funded Santa Clara Valley Agricultural Plan and include an analysis of impacts to the agricultural goals specified in the Santa Clara Valley Agricultural Plan and the Santa Clara Valley Greenprint?*

1618-2659

Appendix 2-J does not include the Pajaro River Flood Prevention Authority’s Soap Lake Floodplain Preservation Project Initial Study (2005), which sets out goals and supports funding for conservation easements on agricultural lands to protect the floodplain capacity of the Upper Pajaro River floodplain (commonly known as Soap Lake). This document provides information on the benefits of permanent protection of lands in agricultural use for the purpose of maintaining flood hydrology across Soap Lake. Several easements and fee lands purchased or by conservation organizations in Soap Lake that are characterized as agricultural in the DEIR/EIS were in fact protected for reasons related to floodplain hydrology with recognized co-benefits for wildlife habitat and connectivity for wide-ranging wildlife.

30



# Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

- 1618-2659 **(57) Will the DEIR/EIS be revised to include consideration of the Pajaro River Floodplain Preservation Project Initial Study and include an analysis of impacts to protected agricultural lands that also provide hydrological benefits by attenuating regional flooding?**
- 1618-2660 **Updated Mapping of Farmland of Local Importance in Santa Clara County**
- Santa Clara County Planning Department and the Open Space Authority formally engaged California Department of Conservation Farmland Mapping and Monitoring Program staff in February 2020 to update Santa Clara County's definition for farmland of Local Importance, and add the category of Farmland of Local Potential. These updates will designate thousands of acres of additional farmland in Santa Clara County as Important Farmland in the 2018 Important Farmland Map series for Santa Clara County.
- (58) Will the DEIR/EIS be revised to include an analysis of impacts to updated best available Important Farmland Map data provided by the California Department of Conservation, including Santa Clara County's updated definitions for Farmland of Local Importance and Farmland of Local Potential?**
- 1618-2661 **Minimization and Mitigation of Permanent Conversion of Important Farmland**
- Section 2-k-25 of the appendix states that, "the Authority would fund the DOC California Farmland Conservancy Program's purchase of agricultural easements from willing sellers. This program would preserve Important Farmland in an amount commensurate with the quantity and quality of the converted farmlands, within the same agricultural regions as the impacts occur." (page 25). However, the Project does not define what constitutes an agricultural region, or how it would handle updated farmland designations as conditions change on properties within the RSA.
- (59) Will the DEIR/EIS be revised to include a definition for agricultural regions to align to County boundaries, and clarify how it will address changing conditions as they relate to the quality of farmland that will be converted by the Project?**
- 1618-2662 Section 3.14-54 states, "These mitigation measures would preserve some Important Farmland and minimize the impacts; however, there would still be a net loss of Important Farmland. While these mitigation measures would provide for preservation of agricultural land in agricultural conservation easements and minimize the area of Important Farmland near aerial guideways that would be converted, they would not avoid all conversion." (page 54). Coordination with local conservation entities and local agricultural conservation plans would align the Project's Important Farmland mitigation activities with local priorities for conservation, thus increasing the conservation benefit of the Project's mitigation.
- (60) Will mitigation of permanent conversion of Important Farmland be done in coordination with local conservation entities and provide preference to projects that occur within approved local agricultural preservation plan areas?**
- 1618-2663 Additionally, Section 3.14-33 states that, "Project features, specifically the Farmland Consolidation Program (AG-1AMF#3), would minimize the permanent conversion of Important Farmland resulting from creation of remnant parcels by facilitating the sale of remnant parcels to neighboring landowners for consolidation with adjacent farmland properties. Remnant farmland parcels that are consolidated with adjacent farmland parcels are anticipated to remain in agricultural use. Some remnant parcels, however, would not be viable for continued agricultural use, so the program would minimize but not avoid the permanent conversion of Important Farmland to nonagricultural use." (page 33). Although the Project

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

- 1618-2663 seeks to keep remnant farmland in production, it does not seek to permanently conserve this remnant farmland to prevent development in addition to impacts from the Project.
- (61) Will the DEIR/EIS include additional mitigation measures for remnant farmland that ensure these lands are permanently conserved from additional development, including offering sale of fee title or conservation easement to local conservation organizations?**
- 1618-2664 Section 3.14-41 states, "In addition to mitigation for Important Farmlands that are permanently converted to nonagricultural use, the Authority would fund the purchase of an additional increment of acreage for agricultural conservation easements at a ratio of not less than 0.5:1 for Important Farmland within a 25-foot-wide area adjacent to permanently fenced HSR infrastructure." (page 41).
- The DEIR/EIS does not explain the rationale behind the 0.5:1 mitigation ratio for agriculture land within the 25-foot-wide area adjacent to permanently fenced HSR. It is likely that a 25-foot area adjacent to HSR facilities would be used for access roads to access cultivated areas, ultimately reducing the acreage of farmland that is used for cultivation, making the 0.5:1 ratio too low to effectively mitigate for impacts to cultivated agricultural lands.
- (62) Will the DEIR/EIS be updated to increase its proposed mitigation ratio to 1:1 for agricultural land within the 25-foot-wide area adjacent to permanently fenced HSR?**
- Consideration of Ongoing Agricultural Conservation Efforts by Conservation Organizations and Local Municipalities**
- Section 3.14-27 states that, "Planned and other reasonably foreseeable projects anticipated to be built by 2040 include residential, commercial, industrial, recreational, and transportation development. Specifically, future development projects in Santa Clara, San Benito, and Merced Counties include implementation of general and specific plans throughout the counties, resource management plans, solar farm projects, water transfer programs, commercial development plans, quarry projects, and reclamation plans. Planned and other reasonably foreseeable projects under the No Project Alternative also include such transportation projects as reconstruction of interchanges; overcrossing construction; bridge replacements; road widenings and lane additions, including high-occupancy vehicle or express lanes; road realignment and extensions; recreational bike/pedestrian trail construction; and transit projects such as train and HSR projects and, in Santa Clara County, train electrification, bus rapid transit, and light rail. Pressure to convert Important Farmland as a result of these types of development activities is anticipated to continue in the three-county region—approximately half of Santa Clara's remaining 27,000 acres of farmland is at immediate risk of development (County of Santa Clara 2018), and Merced County anticipates conversion as a result of a high projected population growth of 8 percent between 2010 and 2018 (CDOF 2018). These future development activities would continue the historical trend of agricultural conversion and urbanization in the region." (page 27).
- This section fails to recognize renewed agricultural preservation efforts in Santa Clara County, including:
- Preservation of over 900 acres of prime farmland within San Jose City limits in Coyote Valley;
  - conservation easement acquisitions in support of the Soap Lake Floodplain Preservation project;
  - Santa Clara County's efforts to establish dedicated local funding sources for proactive agricultural conservation;
  - Santa Clara County's ongoing efforts to update local zoning ordinances to mitigate and reduce conversion of agricultural land;

# Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

1618-2665

- Ongoing efforts by Santa Clara County Local Area Formation Commission to avoid premature development of agricultural lands;
- Efforts by the Cities of Gilroy and Morgan Hill to administer agricultural mitigation ordinances; and
- California Department of Conservation funded efforts by Santa Clara County and the Santa Clara Valley Open Space Authority to develop and implement a centralized agricultural conservation easement purchasing program in the Santa Clara Valley.

Also, the EIR does not recognize the potential growth-inducing impacts associated with the Project, and how they may increase conversion of agricultural land and agricultural parcels to rural residential uses near Project station areas.

**(63) Will the DEIR/EIS be updated to include documentation and analysis of these local agricultural conservation efforts, how these efforts are addressing historic agricultural conversion trends, and the Projects impacts on the successful implementation of these growing agricultural conservation efforts in Santa Clara County?**

1618-2666

### *Insufficient Notice to Farmland Property Owners and Lease Holders*

Section 3.14-34 states, "The notice would be provided at least 3 months but no more than 12 months prior to the start of construction activity. With adequate lead time, property owners or leaseholders could prepare functionally and economically for the temporary change in circumstances. This measure would allow agricultural property owners and leaseholders to make changes to their operations in anticipation of and in response to project construction under any of the alternatives." (page 34)

At least 3 months but no more than 12-months' notice is inadequate lead time for property owners and leaseholders to prepare for impacts to local farming or ranching operations. Local property owners or lease holders should be notified as soon as practicable, but no less than 12 months in advance of construction activities to help ensure farm operations are not making investments in farmland that will be impacted by the Project.

Also, construction activities could impact the economic viability of some leaseholder operations in the region, potentially reducing agricultural operations from the Santa Clara Valley, and undermining ongoing local efforts to increase the diversity and viability of farming operators in Santa Clara County.

**(64) Will the DEIR/EIS be updated to increase notice provisions to as soon as practicable, but no less than 12 months in advance of construction activities, and will it add mitigation activities to ensure the property owners and leaseholders are able to find alternative farmland to support their operations in the region?**

1618-2667

## Parks, Recreation, and Open Space Resources

### *Underrepresentation and Analysis of Parks, Recreation, and Open Space Areas*

Section 3.15-5 states, "For the purposes of this analysis, information on parks, recreation, and open space resources was collected by reviewing local and regional land plans and policies identified in Volume 2, Appendix 2-J, local jurisdiction websites, and the California Protected Areas Database (CPAD), and by using geographic information system (GIS) data layers and Google Earth aerial imagery. Only parks and recreational facilities open to the public were considered in the analysis."

33

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

1618-2667

The DEIR/EIS's analysis does not include an assessment of lands where public access is planned, and underrepresents lands that currently provide public access and events (most notably Coyote Ridge Open Space Preserve, the Northern Coyote Valley Conservation Area, and Tulare Meadows Conservation Easement), apparently relying on 2016 California Protected Areas Database's spatial data to accurately reflect public access in the resource study area. California Protected Areas Database's Disclaimer clearly states that, "Independent verification of all data contained herein should be obtained by any user of these products, or the underlying data." The DEIR/EIS needs to be updated with independently verified public access data provided directly by the managing agencies and needs to also consider impacts to planned or negotiated public access facilities within the resource study area.

**(65) Will the DEIR/EIS be updated to expand its analysis to include planned or negotiated public access facilities within the resource study area, and will it independently verify the location of where parklands exist with local managing agencies?**

1618-2668

### *Underrepresentation and Analysis of Planned Trails*

Section 3.15-3 states, "General plans for the counties and cities within the resource study area (RSA) and the municipal codes for these counties and cities were consulted for applicability to the project, as well as the Santa Clara County Countywide Trails Master Plan and the Santa Clara County Valley Greenprint." However, Figures 3.15-1 to 3.15-7 do not include or analyze impacts to planned trails that are included in the Santa Clara County Countywide Trails Master Plan and the Santa Clara Valley Greenprint. In addition, the Bay Area Ridge Trail Council is conducting a Feasibility Study for a trail(s) across Coyote Valley that would augment and connect to trails identified in the Santa Clara County Countywide Trails Master Plan and the Santa Clara Valley Greenprint, that should be consulted as well.

**(66) Will the DEIR/EIS be updated to include and analyze planned trails that are included in the Santa Clara County Countywide Trails Master Plan, the Santa Clara Valley Greenprint, and the Bay Area Ridge Trail Council's Coyote Valley Trails Feasibility Study?**

## Changed Circumstances and Additional Information

### Other Documents not Used or Cited

The DEIR/EIS does not integrate or effectively utilize all of the available scientific information in aspects of Project design, impact analysis, and mitigation. The *References* provided in this document include additional resources that should be used to revise the DEIR/EIS and Project. The following local reports and plans were not adequately addressed and can improve the Project and its environmental review.

RMC Water & Environment. 2005. Soap Lake Floodplain Preservation Project Final Initial Study and Negative Declaration. Prepared for the Pajaro River Watershed Flood Prevention Authority. <https://pajaroriverwatershed.org/pages/downloads.htm>

Philip Williams & Associates, Ltd. 2008. A Restoration Vision for the Pájaro River and Soap Lake. Prepared for The Nature Conservancy, San Francisco, CA. Developed with assistance from the San Francisco Estuary Institute and H.T. Harvey & Associates.

California Department of Fish and Wildlife (CDFW). 2015. California State Wildlife Action Plan, 2015 Update: A Conservation Legacy for Californians. Edited by Armand G. Gonzales and Junko Hoshi, PhD. Prepared with assistance from Ascent Environmental, Inc., Sacramento, CA.

34

# Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

1618-2669

H.T. Harvey. 2020. Coyote Valley Reptile and Amphibian Linkage Study: Findings and Recommendations. Prepared for the Santa Clara Valley Open Space Authority. January 2020. 111 pages.

ICF International. 2019. Santa Clara County Regional Conservation Investment Strategy. October. Prepared for the Santa Clara Valley Open Space Authority, San Jose, CA.

ICF International. 2012. Santa Clara Valley Habitat Plan. <http://scv-habitatagency.org/178/Santa-Clara-Valley-Habitat-Plan>

Pathways for Wildlife. 2020. Wildlife Permeability and Hazards across Highway 152 Pacheco Pass 2018-2019. Report prepared for the Habitat Agency. February 2020.

Spencer, W.D., P. Beier, K. Penrod, K. Winters, C. Paulman, H. Rustigian-Romsos, J. Strittholt, M. Parisi, and A. Pettler. 2010. California Essential Habitat Connectivity Project. A Strategy for Conserving a Connected California. Prepared for California Department of Transportation, California Department of Fish & Game, and Federal Highways Administration.

Santa Clara County. 2018. Santa Clara Valley Agricultural Plan. [https://www.sccgov.org/sites/dpd/DocsForms/Documents/SCV\\_ActionPlan.pdf](https://www.sccgov.org/sites/dpd/DocsForms/Documents/SCV_ActionPlan.pdf)

Santa Clara County Wildlife Corridor Technical Working Group (SCCWCTWG). 2019. Recommendations to reduce wildlife-vehicle collisions on the Monterey Road corridor in Coyote Valley, Santa Clara County. Santa Clara County Wildlife Corridor Technical Working Group, Coyote Valley Subcommittee. San Jose, CA. 38 p. <https://openspacetrust.org/downloads/MontereyRoadReport.pdf>

Seriesys, L.E.K. and C. Wilmers. 2019. Coyote Valley Bobcat Habitat Preference and Connectivity Report. [https://www.openspaceauthority.org/system/documents/COVA\\_FinalReport\\_05072019\\_sm.pdf](https://www.openspaceauthority.org/system/documents/COVA_FinalReport_05072019_sm.pdf)

**(67) As the landscape traversed by the Project is an active conservation landscape, in which new studies, plans, and projects are being implemented continually, HSRA should coordinate closely with regulatory agencies and stakeholders to obtain the best available scientific information and plans and integrate them into the Project and DEIR/EIS.**

1618-2670

### Additional Conservation Lands

The DEIR/EIS list of conservation lands impacted by the Project should be expanded to include the following lands:

1. Pacheco Creek Reserve (which was expanded in 2020);
2. Tulare Meadows Conservation Easement (Santa Clara Valley Open Space Authority);
3. Northern Coyote Valley Conservation Area (Santa Clara Valley Open Space Authority);
4. Coyote Ridge Open Space Preserve (Santa Clara Valley Open Space Authority); and
5. Tulare Hill (Santa Clara Valley Habitat Agency)
6. Pajaro Ranch (The Nature Conservancy)

Also, the Silacci property should be referred to as "Bloomfield North and Bloomfield South" throughout the DEIR/EIS.

### Next Steps

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

1618-2671

To address the issues in this letter, HSRA should work actively with conservation agencies and organizations including regulatory agencies as well as stakeholders working in the region. Discussions should address the following:

- **Connectivity issues**, including aspects of the wildlife crossing infrastructure designs, to ensure that they are informed by the best available scientific information and integrate with efforts to promote connectivity through the region;
- **Impacts to existing conservation lands**, including habitat, agriculture, and recreational, to minimize them and adequately mitigate them;
- **Impacts to implementation of existing plans**, including the Valley Habitat Plan, which must be successful to help safeguard biodiversity conservation in the region; and
- **Develop the compensatory mitigation plan**, to ensure that it reflects the best available scientific information and will complement, and not conflict with, the efforts of conservation organizations to implement their plans, including achievement of the goals of the Valley Habitat Plan.

# Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

### References

- Beckmann, J.P., Clevenger, A.P., Huijser, M.P., Hilty, J. A. and Forman, R. T. 2010. Safe passages: highways, wildlife, and habitat connectivity. J. P. Beckmann, A. P. Clevenger, M. Huijser, & J. A. Hilty (Eds.). Island Press.
- Beier, P. 1993. Determining minimum habitat areas and habitat corridors for cougars. *Conservation Biology*, 7(1), 94-108.
- Beier, P. 2005. "Dispersal of juvenile cougars in fragmented habitat." *The Journal of Wildlife Management* (1995): 228-237.
- Beier, P. 2006. Effects of Artificial Night Lighting on Terrestrial Mammals. P. 19-42 in *Ecological Consequences of Artificial Night Lighting*. Island Press, Washington, DC.
- Beier, P., and S. Loe. 1992. A Checklist for Evaluating Impacts to Wildlife Corridors. *Wildlife Society Bulletin* 20:434-40.
- Beier, P., D.R. Majka, and W.D. Spencer. 2008. Forks in the Road: Choices in Procedures for Designing Wildlife Linkages. *Conservation Biology* 4(4):836-51.
- California Department of Fish and Wildlife (CDFW). 2015. California State Wildlife Action Plan, 2015 Update: A Conservation Legacy for Californians. Edited by Armand G. Gonzales and Junko Hoshi, PhD. Prepared with assistance from Ascent Environmental, Inc., Sacramento, CA.
- Cramer, P. 2012. Determining Wildlife Use of Wildlife Crossing Structures under Different Scenarios. Final Report. Prepared for the Utah Department of Transportation Research Division, Report No. UT-12.07.
- Clevenger, A.P. and M.P. Huijser. 2011. Wildlife Crossing Structure Handbook, Design and Evaluation in North America, Publication No. FHWA-CFL/TD-11-003. Department of Transportation, Federal Highway Administration, Washington D.C. USA. Accessed at: [https://roadecology.ucdavis.edu/files/content/projects/DOT-FHWA\\_Wildlife\\_Crossing\\_Structures\\_Handbook.pdf](https://roadecology.ucdavis.edu/files/content/projects/DOT-FHWA_Wildlife_Crossing_Structures_Handbook.pdf)
- Diamond, T. 2018. Email message to High Speed Rail Authority staff regarding review of crossing structures proposed for the Pacheco Pass area. December 13, 2018.
- Diamond, T., and R. Snyder. 2016. Coyote Valley Linkage Assessment Study Final Report. Prepared for California Department of Fish and Wildlife, Santa Clara Valley Open Space Authority, and Guadalupe Coyote Resource Conservation District by Pathways For Wildlife. 78 Pages
- Dickson, Brett G., Jeffrey S. Jenness, and Paul Beier. Influence of vegetation, topography, and roads on cougar movement in southern California. *Journal of wildlife Management* 69.1 (2005): 264-276.
- Dodd, N., J.W. Gagnon, S. Boe & R.E. Schweinsburg. 2007. Role of fencing in promoting wildlife underpass use and highway permeability. In: *Proceedings of the 2007 International*

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

- Conference on Ecology and Transportation, edited by C.L. Irwin, D. Nelson & K.P. McDermott. Raleigh, NC: Center for Transportation and the Environment, North Carolina State University, 2007. pp 475-487.
- Forman, R. T. T. 2000. Estimate of the area affected ecologically by the road system in the United States. *Conservation Biology* 14:31-35.
- Forman, R. T. T. 2010. Safe passages: highways, wildlife, and habitat connectivity. J. P. Beckmann, A. P. Clevenger, M. Huijser, & J. A. Hilty (Eds.). Island Press.
- Forman, R. T. T., Sperling, D., Bissonette, J., Clevenger, A. P., Cutshall, C. D., Dale, V. H., Fahrig, L., France, R. L., Heanue, K., Goldman, C. R., Jones, J., Swanson, R., Turrentine, T., and T. C. Winter. 2003. *Road Ecology Science and Solutions*.
- Gagnon, J.W., N.L. Dodd, S.C. Sprague, K. Ogren & R.E. Schweinsburg. 2010. Preacher Canyon Wildlife Fence and Crosswalk Enhancement Project Evaluation. State Route 260. Final Report - Project JPA 04-088. Arizona Game and Fish Department, Phoenix, AZ, USA.
- Gustafson, K.D., Gagne, R.B., Vickers, T.W. et al. 2018. Genetic source-sink dynamics among naturally structured and anthropogenically fragmented puma populations. *Conservation Genetics*. 1-13 <https://doi.org/10.1007/s10592-018-1125-0>
- Hall, L. S., Krausman, P. R. & Morrison, M. L. 1997. International Issues and Perspectives in Wildlife Management. *Wildl. Soc. Bull* 25, 173-182.
- Hanski, I. 1994. A practical model of metapopulation dynamics. *Journal of Animal Ecology*. 63: 151-162.
- Hilty, J. A., William Z. Lidicker Jr, and Adina Merenlender. *Corridor ecology: the science and practice of linking landscapes for biodiversity conservation*. Island Press, 2006.
- Hobbs, R. J., and L. F. Huenneke. 1992. Disturbance, diversity, and invasion: implications for conservation: *Conservation Biology*. 6: 324-337
- H.T. Harvey. 2020. Coyote Valley Reptile and Amphibian Linkage Study: Findings and Recommendations. Prepared for the Santa Clara Valley Open Space Authority. January 2020. 111 pages.
- Huijser, M.P., Fairbank, E.R., Camel-Means, W., Graham, J., Watson, V., Basting, P. and D. Becker. 2016. Effectiveness of short sections of wildlife fencing and crossing structures along highways in reducing wildlife-vehicle collisions and providing safe crossing opportunities for large mammals. *Biological Conservation*. 197: 61-68. <https://doi.org/10.1016/j.biocon.2016.02.002>.
- Huijser, M.P., Kocielek, A.V., Allen, T.D. H., and P. McGowen. 2015. Construction guidelines for wildlife fencing and associated escape and lateral access control measures. Provided to the American Association of State Highway and Transportation Officials. April 2015. Accessed at: [http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/nchrp/docs/NCHRP25-25%2884%29\\_FR.pdf](http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/nchrp/docs/NCHRP25-25%2884%29_FR.pdf)
- ICF. 2019. Santa Clara County Regional Conservation Investment Strategy. October. Prepared for the Santa Clara Valley Open Space Authority, San Jose, CA.



# Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

- Keeler-Wolf, T.K. Lewis, and C. Royce. 1996. The Definition and Location of Central California Sycamore Alluvial Woodland. Prepared by Natural Heritage Division, Bay-Delta and Special Water Projects Division, California Department of Fish and Game. May 1996. 111 pp. + appendices
- Kintsch, J., Cramer, P., and P. Singer. 2017. State Highway 9 Wildlife Crossings Monitoring-Annual Report Year 1. Colorado Department of Transportation Report CDOT-2017-04. February 2017. Accessed at: <https://rosap.nhtl.bts.gov/view/dot/32594/>
- Kristan III, W. B., and W. I. Boarman. 2007. Effects of anthropogenic developments on common raven nesting biology in the West Mojave Desert. *Ecological Applications* 17:1703–1713.
- Loberger, C., J. Gagnon, S. Sprague, M. Priest & R. Schweinsburg. 2013. Evaluation of a wildlife fencing retrofit along Interstate-17: adding 1 2 meters (4') to interstate right-of-way fence reduced elk-vehicle collisions by 100%. Poster presentation. Proceedings of the 2013 International Conference on Ecology and Transportation (ICOET 2013), Phoenix, Arizona, USA. [http://www.icoet.net/ICOET\\_2013/documents/posters/ICOET2013\\_PosterAbstractP18\\_Loberger\\_et\\_al.pdf](http://www.icoet.net/ICOET_2013/documents/posters/ICOET2013_PosterAbstractP18_Loberger_et_al.pdf)
- Meese, R. L., Shilling, R. M., and J.F. Quinn. 2009. Caltrans Wildlife Crossing Guidance Manual. Prepared by Information Center for the Environment, Department of Environmental Science and Policy, University of California. Prepared for the California Department of Transportation.
- Quinn J. and T. Diamond. 2008. North American badger Species of Special Concern Draft Report.
- Pathways for Wildlife. 2020. Wildlife Permeability and Hazards across Highway 152 Pacheco Pass 2018-2019. Report prepared for the Habitat Agency. February 2020.
- Penrod, K., C. Cabañero, P. Beier, C. Luke, W. Spencer, E. Rubin, R. Sauvajot, S. Riley, and D. Kamradt. 2006. South Coast Missing Linkages Project: A Linkage Design for the Santa Monica-Sierra Madre Connection. Produced by South Coast Wildlands, Idyllwild, CA. [www.scwildlands.org](http://www.scwildlands.org), in cooperation with National Park Service, Santa Monica Mountains Conservancy, California State Parks, and The Nature Conservancy.
- Penrod, K., P.E. Garding, C. Paulman, P. Beier, S. Weiss, N. Schaefer, R. Branciforte and K. Gaffney. 2013. Critical Linkages: Bay Area & Beyond. Produced by Science & Collaboration for Connected Wildlands, Fair Oaks, CA in collaboration with the Bay Area Open Space Council's Conservation Lands Network.
- Peninsula Open Space Trust (POST), Pathways for Wildlife, SCL Ecological. Unpublished data. Southern Santa Cruz Mountains Wildlife Connectivity Study, in progress.
- Rich, C., and T. Longcore (eds). 2006. *Ecological Consequences of Artificial Night Lighting*. Washington, DC: Island Press.
- Ruediger, B. and M. DiGiorgio. 2007. *Safe Passages: A User's Guide to Developing Effective Highway Crossings for Carnivores and Other Wildlife*. Southern Rockies Ecosystem Project.

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

- San Francisco Estuary Institute and H.T. Harvey. 2017. Sycamore alluvial woodland habitat mapping and regeneration study.
- Santa Clara County Wildlife Corridor Technical Working Group (SCCWCTWG). 2019. Recommendations to reduce wildlife-vehicle collisions on the Monterey Road corridor in Coyote Valley, Santa Clara County. Santa Clara County Wildlife Corridor Technical Working Group, Coyote Valley Subcommittee. San Jose, CA. 38 p. <https://openspacetrust.org/downloads/MontereyRoadReport.pdf>
- Santa Clara Valley Open Space Authority and Conservation Biology Institute. 2017. Coyote Valley Landscape Linkage: A Vision for a Resilient, Multi-benefit Landscape. Santa Clara Valley Open Space Authority. San Jose, CA 74 pages.
- Series, L.E.K. and C. Wilmers. 2019. Coyote Valley Bobcat Habitat Preference and Connectivity Report. [https://www.openspaceauthority.org/system/documents/COVA\\_FinalReport\\_05072019\\_sm.pdf](https://www.openspaceauthority.org/system/documents/COVA_FinalReport_05072019_sm.pdf)
- Sheehy, J., Taylor, C. M. & Norris, D. R. 2011. The importance of stopover habitat for developing effective conservation strategies for migratory animals. *J. Ornithol.* 152.
- Shilling, F. 2020. Re: Noise & Vibration Effects of High-Speed Rail through the Coast Range and Coyote Valley. University of California, Davis.
- Spencer, W.D., P. Beier, K. Penrod, K. Winters, C. Paulman, H. Rustigian-Romsos, J. Strittholt, M. Parisi, and A. Pettler. 2010. California Essential Habitat Connectivity Project. A Strategy for Conserving a Connected California. Prepared for California Department of Transportation, California Department of Fish & Game, and Federal Highways Administration.
- Wilmers, C. C., Wang, Y., Nickel, B., Houghtaling, P., Shakeri, Y., Allen, M. L., and T. Williams. 2013. Scale dependent behavioral responses to human development by a large predator, the puma. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0060590>.
- Vanbianchi, C., Gaines, W. L., Murphy, M. A. & Hodges, K. E. 2018. Navigating fragmented landscapes: Canada lynx brave poor-quality habitats while traveling. *Ecol. Evol.* 8: 11293–11308.

# Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

High-Speed Rail San Jose to Merced  
POST, Open Space Authority, TNC Comments

Appendix A:  
Detailed Engineering Design Comments

## Appendix A: Detailed Comments on Preliminary Engineering and Project Design for Wildlife Crossing Infrastructure

Table A-1: Detailed comments on the Project wildlife connectivity infrastructure in the Preliminary Engineering and Project Design				
	Section	Page	Figure/Table	Comment
1618-2672	Volume 3 - Alternative 4	TT-D4012	B770-B780	New access and relocation of municipal water well and pump station facility may conflict with conservation easement on the Tulare Meadows property (North Coyote Valley Conservation Area). May impact feasibility of planned wildlife overcrossing at this location.
1618-2674	Volume 3 - Alternative 4	TT-D4012	Richmond Ave	Why is the wildlife crossing structure located at cul-de-sac and switching station infrastructure? Wildlife crossing should be located (buffered) from human activity.
1618-2679	Volume 3 - Alternative 4	TT-D1201	B2160-B2175	Permanent impact to riparian forest, should be mitigated onsite for habitat/refugia (including connectivity/landscape linkage) value.
1618-2678	Volume 3 - Alternative 4 (as well as Alts 1 and 2)	TT-D1202; TT-D1203	Tunnel	How is sound from rail traffic/operation mitigated at tunnel ends? This is known badger habitat (and suitable for other wildlife), so any features such as fencing along the ROW or TCE should be permeable to wildlife.
1618-2673	Volume 3 - Alternative 4 (as well as Alts 1 and 2)	TT-D1402	Section A	How are wildlife protected from drop and other hazards?
1618-2680	Volume 3 - Alternative 4 - Book 4E	TN-D1406	Plan	Any fencing to delineate ROW and/or TCE should be wildlife-friendly, when located in natural areas.
1618-2676	Volume 3 - Alternative 1	TT-D0702	Section A	Example of why appropriate wildlife fencing is needed on the outside of all transportation infrastructure – Given the design of the retaining wall in Coyote Creek, need to prevent animals from access from west and getting trapped on the road (for wildlife-vehicle collisions). Wall will act as directional feature for animals within Coyote Creek Parkway, as long as it properly ties into wildlife crossing structures.
1618-2675	Volume 3 - Alternative 1	TT-D1202	Plan and profile	Embankment and associated fence will direct wildlife towards Highway 152. For example, this area has multiple recent badger observations (live and roadkill). What design elements will mitigate the potential to increase wildlife-vehicle collisions?
1618-2677	Volume 3 - Alternative 2	TT-D0804	B930-B935	How will impacts from operations (e.g. light, noise) be mitigated, including through site design?

# Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

## High-Speed Rail San Jose to Merced POST, Open Space Authority, TNC Comments

## Appendix A: Detailed Engineering Design Comments

Table A-1: Detailed comments on the Project wildlife connectivity infrastructure in the Preliminary Engineering and Project Design			
Section	Page	Figure/Table	Comment
1618-2682   Volume 3 - Alternative 2 - Book C - Roadway	CV-S0802	Plan	This new proposed road should be coordinated with land manager (Santa Clara Valley Open Space Authority).
1618-2685   Volume 3 - Alternative 2 - Book C - Roadway	CV-T0803	Plan	This proposed road is routed near sensitive and important habitat connectivity area in Coyote Creek. What is the anticipated traffic? How will impacts from traffic, light, noise, and pollutants be mitigated?
1618-2681   Volume 3 - Alternative 2 - Book C - Roadway	CV-T0804	Plan	Bridge and new road results in permanent loss of farmland and impact to operations as well as potential impacts to wildlife use (e.g. bobcat activity documented by Serieys et al. 2019). How will impacts to wildlife be mitigated through road design?
1618-2684   Volume 3 - Alternative 2 - Book D - Roadway and Maintenance of Way	TN-D1405	Plan	How will impacts from operations (e.g. traffic, light, noise) be mitigated, including through site design?
1618-2686   Volume 3 - Alternative 3	See note	See note	Same comments about design details as applicable from other Alternatives for Coyote Valley (e.g. retaining wall in Coyote Creek and wildlife fencing on west side of UPRR -NS 18), Soap Lake, Pacheco (B3255 example – how to protect wildlife from drop and other hazards? Fencing to keep off tracks?
1618-2683   Volume 3 - Alternative 3	TT-D1403	Plan	How will impacts of operations, including traffic, lighting, etc. be minimized/mitigated? Will there be curbs or fences adjacent to road and facility?

# Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS  
POST, Open Space Authority, TNC Comments

Appendix B:  
Conflicts with the Valley Habitat Plan

## Appendix B: Conflicts between the Project and the Valley Habitat Plan

Table B-1: Comments on the DEIR/EIS Assessment of the Project's Impacts on the Valley Habitat Plan		
Statement of Action	DEIR/EIS Assessment of Impacts	Comment
LAND-WP4. Acquire habitat that is adjacent to permanently protected aquatic resources with a high potential to support CRLF and is in the East San Francisco Bay Recovery Unit for red-legged frog (USFWS 2002) (Coyote Creek, Pacheco, and Pescadero Watersheds).	Action does not include quantitative targets for performance, thus the project alternatives would not have any potential to conflict with performance of action.	The impact will depend on what HSRA purchases to mitigate its impacts, rendering it essential that HSRA coordinate their acquisition strategy with the VHA to avoid a conflict.
LAND-R3. Acquire in fee title or obtain conservation easements on lands that protect at least 40 acres of existing Central California sycamore alluvial woodland to ensure that this very rare and threatened land cover type is preserved in the study area.	Effects along Pacheco Creek on an appreciable percentage of this habitat type in the plan area. Moreover, the greatest effects occur in an area not modeled as sycamore woodland (although it is) that SCVHA has recently acquired. It is possible that project alternatives could be modified to avoid this effect, which in the absence of mitigation would constitute a significant impact.	The project could derail VHA's capstone sycamore alluvial mitigation strategy at the Pacheco Creek Reserve property where VHA will implement 8 acres of preservation and up to 20 acre of restoration/creation. Pacheco Creek itself is one of the last bastions of intact sycamore alluvial community featuring with natural California sycamore recruitment in the Plan Area.
CHAP-1. Conduct prescribed burns in chaparral and northern coastal scrub to maintain canopy gaps and promote regeneration. Use targeted studies to inform locations and frequency.	Action does not include quantitative targets for performance, thus the project alternatives would not have any potential to conflict with performance	One does not need to have a quantitative target to conflict with an action. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
GRASS-1. Continue or introduce livestock and native herbivore (e.g., elk) grazing in a variety of grazing regimes.	This action only occurs with Reserve System lands, which would not occur within the project extent, so there is no potential for a conflict with action GRASS-1.	The Project could impact VHA's ability to graze current and future reserve system lands in the Pacheco Pass area, as well as the viability of grazing and the ranching community in the Pacheco Pass area.
GRASS-4. Conduct selected seeding of native forbs and grasses in the Reserve System.	This action only occurs with Reserve System lands, which would not occur within the project extent, so there is no potential for a conflict with action GRASS-4.	The Project will impact VHA's ability to implement GRASS-4 on the Pacheco Creek Reserve Property. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?



# Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

## Appendix B: Conflicts with the Valley Habitat Plan

**Table B-1: Comments on the DEIR/EIS Assessment of the Project's Impacts on the Valley Habitat Plan**

	Statement of Action	DEIR/EIS Assessment of Impacts	Comment
1618-2694	GRASS-6. Introduce livestock grazing where it is not currently used, and where conflicts with covered activities are minimized, to reduce vegetative cover and biomass that currently excludes ground squirrel and encourage ground squirrel colonization of new areas within the Reserve System.	This action only occurs with Reserve System lands, which would not occur within the project extent, so there is no potential for a conflict with action GRASS-6.	The Project will impact VHA's ability to implement GRASS-6 on the Pacheco Creek Reserve property. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1618-2693	GRASS-9. Create and maintain artificial burrows to encourage colonization of sites where ground squirrels establishment is not feasible or during the interim before ground squirrel colonies naturally establish.	This action only occurs with Reserve System lands, which would not occur within the project extent, so there is no potential for a conflict with action GRASS-9.	The Project will impact VHA's ability to implement GRASS-9 on the Pacheco Creek Reserve Property and TNC's Pajaro Ranch Property. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1618-2696	OAK-1. Conduct prescribed burns in low-density oak woodlands to enhance the community and to reduce non-native, invasive grass cover beneath oaks and encourage growth of a native understory and oak seedlings.	Action does not include quantitative targets for performance, thus the project alternatives would not have any potential to conflict with performance of action.	If the Project is constructed, the VHA may not be able to implement this management action in Reserve System lands adjacent to the Project alignment. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1618-2692	POND-13. Excavate sections of ponds to provide deeper pools that will be utilized by California red-legged frog adults and sub-adults and western pond turtles, while maintaining shallow areas to provide rearing habitat for California red-legged frog tadpoles, California tiger salamander larvae, and western pond turtle hatchlings.	This action only occurs with Reserve System lands, which would not occur within the project extent, so there is no potential for a conflict with action POND-13.	The Project will impact the VHA's ability to implement POND-13 on the Pacheco Creek Reserve Property. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1618-2695	POND-16. Restore freshwater marsh, seasonal wetlands, and/or ponds that will support dense reed-like vegetation (cattails) or other native vegetation that will attract nesting tricolored blackbirds.	This action only occurs with Reserve System lands, which would not occur within the project extent, so there is no potential for a conflict with action POND-16.	The Project will impact VHA's ability to implement POND-16 on the Pacheco Creek Reserve and Tulare Hill properties as well as within North Coyote Valley. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?

# Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

## Appendix B: Conflicts with the Valley Habitat Plan

Table B-1: Comments on the DEIR/EIS Assessment of the Project's Impacts on the Valley Habitat Plan

	Statement of Action	DEIR/EIS Assessment of Impacts	Comment
1618-2699	POND-17. In areas with non-native vegetation (e.g., Himalayan blackberry) that supports existing tricolored blackbird colonies, initiate a gradual (3-4 year) transition from non-native vegetation to native vegetation that is structurally similar.	This action only occurs with Reserve System lands, which would not occur within the project extent, so there is no potential for a conflict with action POND-17.	The Project will impact VHA's ability to implement POND-17 on the Pacheco Creek Reserve Property and within North Coyote Valley, given project footprint and the anticipated impacts of noise and vibration for the tricolored blackbird colonies. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1618-2697	POND-10. In addition to the creation of ponds described in POND-9, create up to 52 acres of ponds in-kind within the Reserve System to increase the amount available habitat and enhance connectivity among existing ponds and wetlands if all anticipated impacts occur.	This action only occurs with Reserve System lands, which would not occur within the project extent, so there is no potential for a conflict with action POND-10.	The Project will impact VHA's ability to implement POND-10 on the Pacheco Creek Reserve and Tulare Hill properties. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1618-2700	GRASS-2. Conduct prescribed burns. Use targeted studies to inform methods, timing, location, and frequency.	Project alternatives intersect a substantial acreage of modeled grassland habitat for these species, but the affected area is a very small fraction of this habitat type in the plan area. Also, most of project extent would be in agricultural/developed areas where prescribed burning is not feasible, and in general, prescribed burning has been a minor management tool under the SCVHP due to regulatory challenges in getting burn permits. Accordingly, the project alternatives would not affect the feasibility of completing action LAND-WP1a.	The Project will impact VHA's ability to implement GRASS-2 on the Pacheco Creek Reserve property as well as any future Pacheco Pass area acquisitions, which currently features extensive intact habitat suitable for controlled burns that could be inhibited or prohibited near HSR infrastructure. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1618-2698	LM-7a. Restore a minimum of 1.0 miles of stream, 50 acres of riparian forest and scrub, and 20 acres of freshwater marsh, and create 20 acres of ponds to contribute to species recovery.	Project alternatives would affect few streams or freshwater wetlands relative to their abundance, and would affect a small linear length of streams. All project alternatives would affect a variety of ponds in the Pacheco and Llagas Creek watersheds, but the number and area of effects is small relative to the availability of pond habitat in these areas. Project alternatives would also have few effects on riparian	The Project will impact VHA's ability to implement its upcoming stream restoration project on our Pacheco Creek Reserve property and will prevent implementation of a marsh/pond/wetland restoration on our Tulare Hill property. Moreover, the project will potentially derail VHA's capstone sycamore alluvial mitigation strategy at the Pacheco Creek Reserve property, which includes 8 acres of

# Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

## Appendix B: Conflicts with the Valley Habitat Plan

**Table B-1: Comments on the DEIR/EIS Assessment of the Project's Impacts on the Valley Habitat Plan**

	Statement of Action	DEIR/EIS Assessment of Impacts	Comment
1618-2698		forest and scrub, apart from the sycamore forests along Pacheco Creek (treated in action LAND-R3); however those effects would not be extensive enough to affect the feasibility of completing action LM-7a.	preservation and up to 20 acres of restoration/creation. Pacheco Creek itself is one of the last areas of sycamore alluvial community featuring natural recruiting California sycamore within the Plan Area. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1618-2704	POND-19. Restore a minimum of 20 acres and up to 45 acres of freshwater marsh within the Reserve System in the Santa Cruz Mountains, Santa Clara Valley, and Diablo Range.	Project alternatives would not affect any freshwater marsh in the Santa Cruz Mountains or in the Diablo Range. One section of marsh on lower Llagas Creek would be affected by a rail crossing under Alternative 3. This represents a very small effect relative to the availability of freshwater marsh in the Santa Clara Valley, so the project alternatives would not affect the feasibility of completing action POND-19.	The Project will impact VHA's ability to implement the wetland component of its upcoming restoration project on the Pacheco Creek Reserve property and will prevent implementation of a marsh/pond/wetland restoration within the Tulare Hill property. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1618-2702	POND-6. Restore 20 acres of perennial freshwater marsh within the Reserve System in suitable sites and those likely to support covered species.	Project alternatives would not affect any freshwater marsh in the Santa Cruz Mountains or in the Diablo Range. One section of marsh on lower Llagas Creek would be affected by a rail crossing under Alternative 3. This represents a very small effect relative to the availability of freshwater marsh in the Santa Clara Valley, so the project alternatives would not affect the feasibility of completing action POND-6.	The Project will impact VHA's ability to implement the wetland component of its upcoming restoration project on the Pacheco Creek Reserve property and will prevent implementation of a marsh/pond/wetland restoration within the Tulare Hill property. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1618-2701	POND-7. In addition to the perennial freshwater marsh restoration described in POND-6, restore up to 25 acres of perennial freshwater marsh within the Reserve System in the Santa Cruz Mountains, Santa Clara Valley, and Diablo Range.	Project alternatives would not affect any freshwater marsh in the Santa Cruz Mountains or in the Diablo Range. One section of marsh on lower Llagas Creek would be affected by a rail crossing under Alternative 3. This represents a very small effect relative to the availability of freshwater marsh in the Santa Clara Valley, so the project alternatives would not affect the feasibility of completing action POND-7.	The Project will impact VHA's ability to implement the wetland component of its upcoming restoration project on the Pacheco Creek Reserve property and will prevent implementation of a marsh/pond/wetland restoration within the Tulare Hill property. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1618-2703	POND-9. Create at least 20 acres of ponds at 40 sites, at least 10 sites in the Santa	Project alternatives would affect a variety of ponds in the Pacheco and Llagas Creek watersheds (representing the Santa Clara Valley and Diablo Range	The Project will impact VHA's ability to implement restoration on the Pacheco Creek Reserve property and will prevent implementation of a

# Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

## Appendix B: Conflicts with the Valley Habitat Plan

Table B-1: Comments on the DEIR/EIS Assessment of the Project's Impacts on the Valley Habitat Plan		
Statement of Action	DEIR/EIS Assessment of Impacts	Comment
Cruz Mountains and 20 sites in the Diablo Range.	areas). However, the number and area of effects is small relative to the availability of pond habitat in these areas, so the effects would not affect the feasibility of completing action POND-9.	marsh/pond/wetland restoration on the Tulare Hill property. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
STREAM-4. Replace concrete, earthen or other engineered channels as part of the 10.4 miles of stream restoration to restore floodplain connectivity. Location and length will be determined by site-specific conditions.	Project alternatives would affect few streams relative to their abundance, and would affect a small linear length of streams. Project alternatives therefore would not affect the feasibility of completing action STREAM-4.	The Project will impact VHA's ability to implement an upcoming stream restoration project on its Pacheco Creek Reserve property. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
STREAM-5. Replace confined channels to restore floodplain connectivity and commensurate functions as part of the 10.4 miles of stream restoration. Location and length will be determined by site-specific conditions.	Project alternatives affect few streams relative to their abundance, and affect a small linear length of streams. Therefore, the project alternatives would not affect the feasibility of completing action STREAM-5.	The Project will impact VHA's ability to implement an upcoming stream restoration project on its Pacheco Creek Reserve property. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
LM-2. When replacing small culverts ensure that the culvert has a natural bottom and is large enough for larger mammals such as deer and mountain lions to pass, if feasible. Culverts must provide direct movement from one side of the road to the other and ensure that the culvert is visible to the target species (i.e., do not obscure entrance with vegetation). Install fencing or other features that will direct wildlife towards the culvert or other safe crossing within the first 20 years of implementation.	BIO-IAMF#25 would provide equivalent protection within the project footprint for each alternative, so there is no potential for a conflict with action LM-2.	For each alternative, BIO-IAMF #25 does not provide equivalent protection within the project footprint. None of these management recommendations are being applied to Pacheco Pass. Will the FIER include these management plans for Pacheco Pass? How does HSR plan to resolve these conflicts in the DEIR/EIS?
LM-3. Where structurally possible, replace culverts with free span bridges to ensure free movement for wildlife under roadways.	BIO-IAMF#25 would provide equivalent protection within the project footprint for each alternative, so there is no potential for a conflict with action LM-3.	



# Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS  
POST, Open Space Authority, TNC Comments

Appendix B:  
Conflicts with the Valley Habitat Plan

**Table B-1: Comments on the DEIR/EIS Assessment of the Project's Impacts on the Valley Habitat Plan**

Statement of Action	DEIR/EIS Assessment of Impacts	Comment
LM-4. Ensure that median barrier removal and/or median perforations are considered as alternatives during project design.	BIO-IAMF#25 would provide equivalent protection within the project footprint for each alternative, so there is no potential for a conflict with action LM-4.	
LM-5. Remove median barriers or perforate sections of median barriers along roadways to improve successful wildlife crossings and install fencing or other features to direct wildlife to those open sections within first 20 years of implementation. Use feasibility study to determine location and length of barrier removal.	BIO-IAMF#25 would provide equivalent protection within the project footprint for each alternative, so there is no potential for a conflict with action LM-5.	
1618-2709   POND-3. Plant native emergent vegetation around the perimeter and in ponds and wetlands.	BIO-IAMF#5 and BIO-IAMF#6 would provide equivalent protection within the project footprint for each alternative, so there is no potential for a conflict with action POND-3.	The Project will impact VHA's ability to implement the wetland component of its upcoming restoration project on the Pacheco Creek Reserve property and will prevent implementation of a marsh/pond/wetland restoration within the Tulare Hill property. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1618-2708   STREAM-2. Plant and/or seed in native understory and overstory riparian vegetation within 15 feet of the edge of the low-flow channel to create structural diversity, provide overhead cover, and moderate water temperature at all riparian restoration sites.	BIO-IAMF#5 and BIO-IAMF#6 would provide equivalent protection within the project footprint for each alternative, so there is no potential for a conflict with action STREAM-2.	The Project will impact VHA's ability to implement the Pacheco Creek restoration project. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1618-2710   STREAM-3. Plant and/or seed in native riparian vegetation in gaps in existing riparian corridors, or re-establish severely degraded or historic riparian corridors, to promote continuity within conservation lands.	BIO-IAMF#5 and BIO-IAMF#6 would provide equivalent protection within the project footprint for each alternative, so there is no potential for a conflict with action STREAM-3.	The Project creates a potential conflict with the VHP in the Pacheco Pass area; in particular, the Pacheco Creek Reserve property is primarily riparian and floodplain habitat which the Project will directly impact. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?

# Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

## Appendix B: Conflicts with the Valley Habitat Plan

Table B-1: Comments on the DEIR/EIS Assessment of the Project's Impacts on the Valley Habitat Plan		
Statement of Action	DEIR/EIS Assessment of Impacts	Comment
Goal: Protect and manage an interconnected system of wildlands and natural areas to support native habitats and species and to ensure resilience to a changing environment.	Goal does not include quantitative or specific targets for performance, thus the project alternatives only have potential to conflict with attainment of goal if there is a conflict with one of the Strategies for Protecting Wildlands and Natural Areas listed in this table.	The Project is in direct conflict with the VHP's ability to achieve this goal especially in Pacheco Pass area. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
Strategy 1. Focus land conservation efforts in areas critical for the long-term viability of native species and biological communities and the ecosystem services they provide.	No specific focus areas are named, and there are no quantitative or measurable targets named under this strategy. Elsewhere the Greenprint identifies natural communities of concern. With regard to potential effects from the project alternatives, the Greenprint and the SCVHP include the same areas of potential effect, apart from a small area within the City of Gilroy that is not under SCVOSA jurisdiction. Since the analysis of SCVHP effects on natural communities (Table 1) did not find any conflicts, there would also be no conflict between the project alternatives and Strategy 1.	The Project is in direct conflict with the VHP's ability to achieve Strategy 1 especially in Pacheco Pass area. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
Strategy 3. Protect and maintain connections between large open space parcels to provide large habitat blocks, ensure critical linkages, and provide climate resilience.	Areas critical for habitat connectivity are identified on Figure 5 of the Greenprint. There are no quantitative or measurable targets named under this strategy. With regard to potential effects on connectivity, all areas of concern identified in the Greenprint are also identified in the SCVHP. Since the analysis of SCVHP effects on habitat connectivity (Table 1) found that a final determination of the potential for conflict must await conclusion of the analysis of project extent effects on connectivity, determination of the potential for conflict between the project alternatives and Strategy 3 must also await conclusion of that analysis.	The Project will have significant and detrimental impacts on the VHA's ability to implement Strategy 3 in the Pacheco Pass area. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
Goal 3: Permanently protect habitat connectivity for terrestrial and aquatic species.	Goal does not include quantitative or other specific targets for performance. Project alternatives only have the potential to conflict with attainment of goal if	The project will impact VHA's ability to achieve this goal, especially in the Pacheco Pass area. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?

# Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

## Appendix B: Conflicts with the Valley Habitat Plan

**Table B-1: Comments on the DEIR/EIS Assessment of the Project's Impacts on the Valley Habitat Plan**

	Statement of Action	DEIR/EIS Assessment of Impacts	Comment
1618-2713		there is a conflict with one of the associated Design Principles or proposed wildlife crossings (which are listed below in this table).	
1618-2716	Goal: Provide live-in and dispersal habitat for full community of species, including sensitive species, that can also facilitate daily and seasonal migrations, as well as long-term range shifts as species adapt to changing climate.	Goal does not include quantitative or other specific targets for performance. Project alternatives only have the potential to conflict with attainment of goal if there is a conflict with one of the associated Design Principles or proposed wildlife crossings (which are listed below in this table).	The Project can conflict with the goal even if it lacks specific quantitative performance targets. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1618-2715	Goal: Accommodate the range of taxa and guilds between mountain ranges, even those that are not currently in the area but might be in the future as species shift distribution in response to climate change.	Goal does not include quantitative or other specific targets for performance. Project alternatives only have the potential to conflict with attainment of goal if there is a conflict with one of the associated Design Principles or proposed wildlife crossings (which are listed below in this table).	The Project can conflict with the goal even if it lacks specific quantitative performance targets. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1618-2717	Goal: Protect, expand, and connect habitat patches in a way that minimizes edge effects.	Goal does not include quantitative or other specific performance targets by which the project's effects can be evaluated. The project alternatives only have the potential to conflict with attainment of goal if there is a conflict with one of the associated Design Principles or proposed wildlife crossings (which are listed below in this table).	The Project will fragment existing habitat patches and increase edge effects in the Plan Area. The Project as proposed conflicts with the VHP's ability to achieve this goal. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1618-2719	Goal: Prevent linkage fragmentation from future incompatible land uses (e.g. urban development, transportation projects, etc.).	Goal does not include quantitative or other specific performance targets by which the project's effects can be evaluated. The project alternatives only have the potential to conflict with attainment of goal if there is a conflict with one of the associated Design Principles or proposed wildlife crossings (which are listed below in this table).	The Project will fragment existing habitat patches and increase edge effects in the Plan Area. The Project as proposed conflicts with the VHP's ability to achieve this goal. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1618-2718	Goal: Use landscape resilience planning principles for sustainability (Beller <i>et al.</i>	Goal does not include quantitative or other specific performance targets by which the project's effects can be evaluated. The project alternatives only have the	The Project creates potential conflict for the VHP to build redundancy, and allow natural and landscape

# Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS  
POST, Open Space Authority, TNC Comments

Appendix B:  
Conflicts with the Valley Habitat Plan

Table B-1: Comments on the DEIR/EIS Assessment of the Project's Impacts on the Valley Habitat Plan		
Statement of Action	DEIR/EIS Assessment of Impacts	Comment
1618-2718 2015) in an urban ecosystem in the face of a changing and uncertain future:  Incorporate as much terrestrial and aquatic landform diversity, complexity, and connectivity as possible. Provide redundancy of elements (both habitat types and safe crossings). Consider historical ecology to understand the driving factors of setting. Provide space for dynamic natural processes (e.g. flooding) to operate. Develop the project at the scale at which landscape processes can operate meaningfully.	potential to conflict with attainment of goal if there is a conflict with one of the associated Design Principles or proposed wildlife crossings (which are listed below in this table).	processes to operate. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1618-2722 Design Principle: Maintain a wide wildland area.	Design principle is qualitative in nature and does not provide specific performance targets by which the project's effects can be evaluated. The project alternatives only have the potential to conflict with attainment of the design principle if there is a conflict with one of the proposed wildlife crossings listed below in this table.	The Project will create a direct conflict in the Pacheco Pass area. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1618-2721 Design Principle: Protect nature's stage – areas with the least fragmentation, existing protected lands, and the most landform diversity and topographic and hydrological complexity	Design principle is qualitative in nature and does not provide specific performance targets. The project alternatives only have the potential to conflict with attainment of the design principle if there is a conflict with one of the proposed wildlife crossings listed below in this table.	The Project conflicts with connectivity implementation and preservation but also fragmentation at a landscape scale as well as disruption of hydrological complexity. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1618-2720 Design Principle: Restore freshwater wetlands and a more natural hydrologic regime.	Design principle is qualitative in nature and does not provide specific performance targets. The project alternatives only have the potential to conflict with attainment of the design principle if there is a conflict with one of the proposed wildlife crossings listed below in this table.	The Project may disrupt the natural hydrologic processes and limited any wetland restoration envisioned in North Coyote Valley including Tulare Hill drainage basin. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?



# Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS  
POST, Open Space Authority, TNC Comments

Appendix B:  
Conflicts with the Valley Habitat Plan

Table B-1: Comments on the DEIR/EIS Assessment of the Project's Impacts on the Valley Habitat Plan		
Statement of Action	DEIR/EIS Assessment of Impacts	Comment
1618-2725   Design Principle: Restore a mosaic of natural communities along the valley floor, especially rare habitat that complements wetlands, such as Valley oak woodlands and savanna.	Design principle is qualitative in nature and does not provide specific performance targets. The project alternatives only have the potential to conflict with attainment of the design principle if there is a conflict with one of the proposed wildlife crossings listed below in this table.	Achievement of this goal could be at risk dependent upon whether or not the hydrologic regime in both the Pacheco and Fisher Creek watersheds is disrupted. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1618-2724   Design Principle: Improve permeability throughout the linkage by maintaining as much open space as possible and constraining further urban development.	Dedicated crossings and project design features are intended to minimize fragmentation at linkages within the Coyote Valley.	Pacheco Pass is identified in the VHP as a critical north-south linkage which is supported by the data the SCVHA has collected (Pathways for Wildlife 2020). How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1618-2726   Design Principle: Increase the number of engineered strategic connections across the more significant barriers.	Dedicated crossings and project design features are intended to minimize fragmentation at linkages within the Coyote Valley and may contribute to improvements of existing barriers	Again, what about Pacheco Pass where the Project will have a significant impact on connectivity (wildlife permeability) How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1618-2723   Design Principle: Use multi-benefit landscape planning to ensure actions maximize public benefits while protecting unique values.	Design principle is qualitative in nature, does not provide specific performance targets, and does not define criteria for a "wide wildlife area". The project alternatives only have the potential to conflict with attainment of principle if there is a conflict with one of the proposed crossing modifications for protecting habitat connectivity listed in this table.	The Project will affect multiple benefits as well as connectivity? How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?

## Response to Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020)

### **1618-2571**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The EIR/EIS is based on the best data available at the time the analysis was conducted. The Authority is responsible for planning, designing, building and operation of the nation's first high-speed rail system. All of the alternatives for implementing the HSR project between San Jose and the Central Valley Wye would have adverse environmental impacts. The Authority has committed to impact avoidance and minimization features to avoid or reduce the project's impacts, and the project includes mitigation measures where practicable to avoid, minimize, or compensate for the project's significant impacts.

### **1618-2572**

The EIR/EIS finds that the project, without the application of mitigation measures, would affect wildlife movement in the Coyote Valley, Upper Pajaro River floodplain (Soap Lake), and western Pacheco Pass. In response to discussions with local wildlife movement stakeholders, the project design includes wildlife crossings in Coyote Valley and a viaduct (as a replacement for long at-grade sections) in Soap Lake. In addition, mitigation requires four crossings through a 2.5-mile, at-grade section of rail in western Pacheco Pass (although much of the rail alignment in Pacheco Pass is underground and avoids impacts on wildlife movement). In response to comments, additions to BIO-MM#77a and new measure BIO-MM#77b in the Final EIR/EIS improve wildlife crossing siting and overall function. The primary additions include: a 75-90 percent design review by agency staff and stakeholders; the creation of a wildlife crossing design, inspection, and maintenance plan in coordination with agency staff and stakeholders; and the requirement for a wildlife crossing monitoring and adaptive management plan. With the revisions to BIO-MM#77, along with many other mitigation measures and the consideration of the existing condition (which is degraded in many of these locations), the project's impacts on wildlife movement would not significantly degrade the existing condition for any of the movement guilds, including the mountain lion.

### **1618-2573**

The commenter introduces comments regarding impacts on special-status species. The Authority addresses each of the commenter's more specific comments in subsequent responses.

### **1618-2574**

The commenter introduces comments regarding impacts on sensitive natural communities. The Authority addresses each of the commenter's more specific comments in subsequent responses.

### **1618-2575**

The commenter introduces comments regarding impacts on conservation lands and landscapes. The Authority addresses each of the commenter's more specific comments in subsequent responses.

## Response to Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

### 1618-2576

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass, SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings, SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife, SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

While the EIR/EIS does not evaluate effects on "anticipated benefits" of future projects because this not a requirement of CEQA, the WCA (Appendix C of Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS) does accurately reflect existing permeability and consider future plans. The WCA uses a GIS-based permeability model to compare existing, post-project, and improved project scenarios and the existing, pre-project permeability is relatively high, especially in locations where there is little development and very few roads. The modeling method and approach are well established and well accepted. The permeability model method was used by Kristen Penrod and Paul Beier (known wildlife movement and modeling experts) to evaluate the impacts on a rail section in Southern California and the modeling inputs were taken from the Bay Area Critical Linkages document (Penrod et al. 2013, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS) and were only modified where there was new information. The movement guild focal species selection questions were also taken from the Penrod et al. 2013 document. The permeability model output indicates permeability throughout the alignment and conservatively reflects the existing condition. The existing permeability model is considered conservative (likely overestimates the value of the existing condition) because it does not include the median barriers that separate opposing lanes of traffic along Monterey Road and SR 152 as complete barriers, though they likely function as complete barriers for smaller, less mobile species and as an additional impediment for others. The undercrossing placement in Coyote Valley is consistent with the Coyote Valley Landscape Linkage (SCVOSA 2017, as cited in Section 3.7 of the Draft EIR/EIS) and up-to-date stakeholder knowledge regarding protected lands (so that entrances and exits of crossings would be on protected lands to the extent feasible). The Authority has worked with local stakeholders to avoid existing protected lands in Soap Lake and to convert at-grade/trenched or embankment rail segments to viaduct. In Pacheco Pass, much of the region is avoided as the rail is underground or minimized with the rail on viaduct. Where the rail is at grade, trenched, or on embankment along a 2.5-mile stretch of rail in western Pacheco Pass, four wildlife crossings are required to maintain north-

### 1618-2576

south permeability in the region. The placement of crossings or viaduct in all three locations has resulted in changes to modeled permeability scores in important wildlife linkage areas such as Coyote Valley, Soap Lake, and Western Pacheco Pass. However, permeability modeling results and assumptions about the success of crossings are not absolute or guaranteed for every movement guild, and therefore revisions have been made to BIO-MM#77a as well as a new measure BIO-MM#77b in the Final EIR/EIS to improve the potential success of these measures as described in the response to submission SJM-1618, comment 2572. Please refer to Standard Responses SJM-Response-BIO-5 and SJM-Response-BIO-6 regarding the approach and results of the analysis of noise and light impacts. The analysis uses a combination of qualitative and quantitative analyses to identify areas and taxonomic groups likely to be sensitive to increased background levels of light, noise and vibration and then, based on the existing literature and reports, describes the existing condition and the condition with the rail relative to the taxonomic groups' sensitivity to determine the potential for effect. The impact analysis associated with noise and light were revised following releases of the Draft EIR/EIS. With the revised analyses, and the addition of a wildlife crossing monitoring and adaptive management plan to BIO-MM#77b, the Authority has made an effort to improve the analyses and create a process by which the success of wildlife crossings can be evaluated.

Please refer to Standard Responses SJM-Response-BIO-5 and SJM-Response-BIO-6 regarding the approach and results of the analysis of noise and light impacts. The analysis uses a combination of qualitative and quantitative analyses to identify areas and taxonomic groups likely to be sensitive to increased background levels of light, noise and vibration and then, based on the existing literature and reports, describes the existing condition and the condition with the rail relative to the taxonomic groups' sensitivity to determine the potential for effect. The impact analysis associated with noise and light were revised following releases of the Draft EIR/EIS. With the revised analyses, and the addition of a wildlife crossing monitoring and adaptive management plan was added to BIO-MM#77b., the Authority has made an effort to improve the analyses and create a process by which the success of wildlife crossings can be evaluated.

## Response to Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

### **1618-2577**

The Authority cited the wildlife crossings along the at-grade/embankment/trenched HSR section in western Pacheco Pass, because that is the location of effect. The number of crossings is dictated by a frequency recommended for relevant taxonomic groups (in this case, San Joaquin kit fox). Then, the four crossings were located where the length of the crossing could be minimized, and the width and height maximized. In the context of existing studies, the four proposed undercrossings are located within the Santa Cruz Mountain to Gabilan Range modeled wildlife linkage by Penrod et al. (2013, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS), and the easternmost crossing is relatively close to and south of the Elephant Creek bridge crossing (also a known movement location per Pathways for Wildlife [2020, as cited in Section 3.7 of the Final EIR/EIS] monitoring). In this area, noise, light, and motion impacts of train passage would be mitigated by construction of a noise barrier along the alignment, as specified in BIO-MM#80.

### **1618-2578**

The Authority has considered the comment and made several changes in the Final EIR/EIS. BIO-MM#77a has been revised to state that wildlife crossing locations would be optimized to orient them to protected and natural lands to the extent possible. Additionally, BIO-MM#79 has been clarified to note that the protection of open space corridors to facilitate the functionality of wildlife crossings would be considered in acquisition and enhancement efforts for wildlife linkages. Collectively, these changes address the commenter's concerns and ensure that crossings are suitable for wildlife.

### **1618-2579**

Commenter is correct that proper design of each wildlife crossing is important. In recognition of likely changes in land use and other factors prior to construction and operation of the project, Mitigation Measure BIO-MM#77 has been revised in the Final EIR/EIS to require that "HSR would work with agency and stakeholder partners—CDFW, USFWS, NMFS, the Santa Clara Open Space Authority, Santa Clara Valley Habitat Agency, Peninsula Open Space Trust and The Nature Conservancy—to validate and optimize wildlife crossing locations at the 75% to 90% design phase." This measure ensures application of best available design measures in an intensively reviewed process under a timeframe pertinent to construction of each crossing.

### **1618-2580**

The Authority has included a new mitigation measure in the Final EIR/EIS, BIO-MM#77b. The new measure requires the monitoring of wildlife crossings and application of adaptive management measures to facilitate the use of crossings by wildlife.

### **1618-2581**

The Authority disagrees with the commenter and notes that the overall requirements and process for compensatory mitigation in the Draft EIR/EIS are clear. Numerous mitigation measures in the Draft EIR/EIS outline the mitigation requirements for individual species and other biological resources. BIO-MM#10 outlines the overall requirements of this mitigation including mitigation options, the process used to confirm impacts, as well as requirements for success criteria, management actions for mitigation sites, adaptive management measures, and financial assurances to ensure that the funding to implement mitigation is assured. Additionally, the Authority has already prepared a pCMP, available on the Authority's website, which evaluates the overall feasibility of mitigation and which further outlines the process for reaching a final CMP.

### **1618-2582**

The Authority has included extensive survey, avoidance, and minimization measures in the Draft EIR/EIS. Together, these measures help to reduce impacts. For remaining impacts, the Authority has also included compensatory mitigation to further offset impacts, reducing them to a less-than-significant level. Collectively, avoidance, minimization, and compensatory mitigation all help to mitigate effects and in the judgement of the Authority, will reduce impacts to a less than significant level. Lastly, numerous other state and federal permits and authorizations will be required for the proposed project, many with different mitigation standards (e.g., CESA requires impacts to be "fully mitigated"), and the Authority recognizes this fact in appropriate measures by noting mitigation will be at the stated ratio "unless a higher ratio is required by authorizations issued under the FESA or CESA." The Draft EIR/EIS acknowledges and requires the use of higher ratios, if determined to be necessary by the regulatory agencies.



## Response to Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

### 1618-2583

The Draft EIR/EIS includes numerous mitigation measures requiring compensatory mitigation for impacts on species. In some cases, these are specific to occupied habitat, when species can be readily identified and quantified. For other cryptic species (e.g., California tiger salamander), the presence or absence of species may be difficult to determine, and mitigation would be based on modeled habitat, as outlined in BIO-MM#31. Consequently, considering the number of species requiring mitigation and the broad range of habitat types affected by the project, the amount of mitigation required for all species is likely to be large and would undoubtedly contain occupied as well as unoccupied habitat for various species.

### 1618-2584

The Authority notes that mitigation lands selected to offset project impacts can and often do provide benefits to multiple species. However, given the long and linear nature of the project, and the fact that it crosses several ecoregions, mitigation for all species and biological resources would not necessarily occur in the same location. The Authority has already begun planning for mitigation and prepared a pCMP, which is available on the Authority's website, which outlines the approach and assesses the feasibility of mitigation. The pCMP uses an approach based on the use of Marxan software, which considers all mitigation needs and the habitat suitability models to assesses the most efficient ways to achieve the mitigation. The results of this analysis indicate that while all compensatory mitigation would not be "additive" as suggested by the commenter, significant mitigation lands would be required to meet The Authority's mitigation commitments outlined in the Draft EIR/EIS. This approach is in line with common and accepted practice, as documented in the Draft EIR/EIS. Regarding the comment regarding transplantation and alternative mitigation, the Draft EIR/EIS includes BIO-MM#12, which requires compensatory mitigation for impacts on listed plant species affected by the project.

### 1618-2585

As discussed in Impact BIO#51, the Authority has incorporated numerous project features (BIO-IAMF#1, BIO-IAMF#3, BIO-IAMF#5, BIO-IAMF#8, BIO-IAMF#9, BIO-IAMF#10, and BIO-IAMF#11 (described in Impact BIO#1)) into project design to avoid and minimize impacts on conservation areas. Tunnels would be designed and constructed to avoid or minimize groundwater inflows into tunnels during construction that may affect surface water resources overlying the tunnel alignment (IAMF-HYD#5), including those within conservation areas.

As a result of coordination with SCVOSA, the Authority has revised the conservation lands database and updated discussions in Section 3.7, Biological Resources and Section 3.14, Agricultural Farmland.

### 1618-2586

In Section 3.7.5.3, Methods for Impact Analysis, of the Draft EIR/EIS, conservation areas includes lands identified in the CPAD. As defined, the CPAD includes "lands that are owned in fee and protected for open space purposes..." The Authority believes that this definition includes all conservation lands as indicated by the commenter. Regarding the commenters second comment, the Authority believes that a 2:1 ratio (protected:affected) is sufficient to fully mitigate impacts on conservation easements. Regarding the commenter's third comment, BIO-MM#84 in the Draft EIR/EIS already includes compensation for any incurred penalties. The Authority has modified BIO-MM#84 in the Final EIR/EIS to further clarify that funding to offset staff time associated with identifying and protecting replacement sites would be required. The Authority believes that for impacts on conservation areas as described in the Final EIR/EIS, BIO-MM#84 will reduce impacts on conservation areas to a less-than-significant level. Regarding the commenter's last comment, the Authority must obtain state and federal take permits as well as disclose and mitigate for the impacts on special-status species, regardless of whether they occur in conservation areas. The Draft EIR/EIS includes numerous impacts on species and their habitats and a number of these impacts would require compensatory mitigation to reduce those impacts to a less-than-significant level. Additionally, mitigation ratios for impacts on species and their habitats may exceed the mitigation ratio required for impacts on the underlying conservation area. Consequently, the Authority believes that they have assessed impacts on species and habitats as well as on conservation areas and have provided appropriate mitigation in the EIR/EIS.

## Response to Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

### **1618-2587**

The Authority has revised Tables 3.7-11 and 3.7-22 in the Final EIR/EIS to include the Tulare Meadows Conservation Easement as well as the additional area protected in the Pacheco Creek Regional Open Space Reserve. Tulare Hill is already addressed in the Draft EIR/EIS, and no changes are necessary. Table 3.7-22 describing impacts on conservation easements has been corrected in the Final EIR/EIS to clarify the acres of the Tulare Meadows Easement and Pacheco Creek Regional Open Space Reserve that would be affected. If additional lands are protected under conservation easement following the NOD/ROD, BIO-MM#84 requiring compensatory mitigation for effects on conservation areas would apply.

### **1618-2588**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-7: Clarifications Regarding Project Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan.

The Authority notes that an analysis of “opportunity costs” is subjective and not required under NEPA or CEQA. However, the Authority also acknowledges that there may be administrative costs to plan managers associated with implementation of the HSR project. Consequently, the Authority has modified BIO-MM#84b in the Final EIR/EIS to require the Authority to provide additional funding to offset staff time associated with identifying and protecting replacement lands.

### **1618-2589**

With regard to the SCVHP, it is an HCP/NCCP and as such its goals are closely tied to its objectives, such that fulfillment of the objectives provides a reasonable confidence that the goals will be achieved. Impact BIO#53 identifies those objectives that the HSR project may conflict with, and to that extent, identifies potential impairment to SCVHP goals. Only a small subset of the SCVHP objectives, in a small portion of covered lands, would be affected, so the effect on SCVHP goals, though real, is small. Regarding the Greenprint (Impact BIO#54), the subject of impacts on goals is directly discussed in the analysis, and the analysis refers to the main geographic areas addressed by the Greenprint, and which would be affected by the HSR project, and whether those effects would have consequences for the goals of the Greenprint. For the Coyote Valley Linkage (Impact BIO#55), the analysis includes an explicit discussion of potential conflicts with the HSR project and shows how the conflicts would be resolved. The analysis found no evidence for conflict with the goals of the Coyote Valley Linkage.

### **1618-2590**

The Authority has evaluated adopted conservation plans consistent with applicable requirements under CEQA and NEPA. Additionally, The Authority has coordinated with various wildlife movement stakeholders, including the commenter, regarding other plans in the region. The commenter does not mention specific aspirational plans in their comment and thus The Authority cannot respond in the Final EIR/EIS. In addition, “aspirational” plans are not required to be evaluated under CEQA or NEPA.

### **1618-2591**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

The Authority also notes that it has conducted extensive outreach and coordination with wildlife stakeholders in the region and plans to continue this coordination in the future. To solidify this commitment, the Authority has modified BIO-MM#77a in the Final EIR/EIS to require the Authority to work with agency and stakeholder partners to validate and optimize wildlife crossing locations.

## Response to Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

### 1618-2592

This comment is acknowledged. The comment noted that the Draft EIR/EIS analysis mischaracterized impacts on land under agricultural conservation easement and failed to disclose full effects on agricultural resources. In addition, the comment noted that the project would hinder implementation of agriculture conservation goals in Santa Clara County's Agricultural Plan and the Santa Clara Valley Open Space Authority's Santa Clara Valley Greenprint.

Section 3.14.5.2, Resource Study Area, of the Final EIR/EIS was revised to include an inventory of the agricultural conservation easements that intersect the RSA. Impact AG#8 was revised to acknowledge impact on Important Farmland within agricultural conservation easements. Note that all permanent impacts on Important Farmland were disclosed in the Draft EIR/EIS in Impact AG#2 and Impact AG#3; no new impacts on Important Farmland were identified. In addition, Table 3.14-14 in Section 3.14, Agricultural Farmland, of the Final EIR/EIS was revised to provide a comparison of impacts related to agricultural conservation easements under NEPA; and Table 3.14-15 was revised to acknowledge agricultural conservation easements under Impact AG#8.

Section 3.14.3, Consistency with Plans and Laws, of the Final EIR/EIS was revised to include a consistency analysis for Santa Clara County's Agricultural Plan and the Santa Clara Valley Open Space Authority's Santa Clara Valley Greenprint.

Temporary impacts on Important Farmland are addressed under Impact AG#1, permanent direct impacts are addressed under Impact AG#2, and permanent indirect impacts as a result of creation of unfarmable remnant parcels are addressed under Impact AG#3.

In subsequent individual comments, the commenter provided specific suggestions regarding the regulatory discussion for agricultural farmland, mitigation ratios, remnant parcels, agricultural easements, and the No Project Alternative analysis. Each of these specific comments is addressed below in response to submission SJM-1618, comment 3343 through comment 3351.

### 1618-2593

Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space, of the Draft EIR/EIS includes all existing and planned park, recreation, and public access resources within the RSA. In order to be included in the analysis, each resource must be publicly accessible and have readily available vehicular and/or pedestrian access. Planned resources were included if they would be built by the time the project would be under construction and if funding and programming have been identified. To address public comments received on the Draft EIR/EIS, five parks and one bicycle route were added to the analysis in Section 3.15 of the Final EIR/EIS. Therefore, the analysis captures all resources that could be directly or indirectly affected by the project during construction and operations. These additions include Impact PK#6, which was revised to state that the impact under CEQA would be significant for Reed and Grant Streets Sports Park under Alternatives 2 and 3 because of the permanent acquisition of parkland, which would result in a diminished capacity for use of the resource. PR-MM#8 was developed to address these impacts by reconfiguring the soccer fields and reduce this impact to less than significant.

### 1618-2594

The Draft EIR/EIS was recirculated on a limited basis in February 2021 to address the new listing of mountain lion as a candidate for listing under CESA. Comments received on the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS have been considered in the Final EIR/EIS.

### 1618-2595

Section 1.3, Relationship to Other Agency Plans, Policies, and Programs, and Section 1.4, Relationship to Other Transportation Projects in the Study Area, of the Draft EIR/EIS have been reviewed for updates, and status revisions have been made accordingly throughout Chapter 1, Project Purpose, Need, and Objectives, of the Final EIR/EIS.

## Response to Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

### **1618-2596**

The Authority has revised Tables 3.7-11 and 3.7-22 in the Final EIR/EIS to include the Tulare Meadows Conservation Easement and has included other corrections to the Pacheco Creek Open Space Regional Reserve. Tulare Hill is already addressed in the Draft EIR/EIS, and no changes are necessary. Table 3.7-22, describing impacts on conservation easements, has been corrected in the Final EIR/EIS to clarify the acres of the Tulare Meadows Easement and Pacheco Creek Open Space Regional Reserve that would be affected by the project. The Northern Coyote Valley Conservation Area is a general region, not a specific protected parcel or area. To the extent that protected lands and conservation easements are located within this area, they are included in Tables 3.7-11 and 3.7-22 and are assessed in the EIR/EIS.

### **1618-2597**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

The commenter summarizes their more detailed comments on the Draft EIR/EIS. The Authority has responded to each of the detailed comments submitted by the commenter. Additionally, the Authority notes that we have worked with stakeholders in the region in good faith for several years to address commenter's stated concerns, as well as other and related concerns raised by stakeholders. We have also made numerous adjustments to mitigation in the Final EIR/EIS to address commenters' concerns. Collectively, the Authority believes that we have addressed the comments noted by the commenter.

### **1618-2598**

The existing conditions analysis in Section 3.7.6.2, Biological Conditions, of the Draft EIR/EIS discusses existing efforts addressing wildlife movement in the analysis area and notes many conservation areas, easements, and public lands that are helping to facilitate wildlife movement in the area. The topic also appears in Chapter 5 of the WCA (Appendix C of the Biological and Aquatic Resources Technical Report [Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS]). The analysis cites many publications from the parties involved in efforts to improve wildlife passage.

### **1618-2599**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

Impact BIO#43 discusses impacts on wildlife movement in the Pacheco Pass area, and those impacts are discussed in much more detail in Chapter 6 of the WCA (Appendix C of the Biological and Aquatic Resources Technical Report [Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS]). Most of the sources cited by commenter are included in the analysis of Pacheco Pass impacts; the importance of the area to the goals of the SCVHCP/NCCP is reviewed in the Biological and Aquatic Resources Technical Report, and the work by Pathways for Wildlife (2020, as cited in Section 3.7 of the Final EIR/EIS) is cited repeatedly in the analysis of wildlife passage effects, e.g., in Final EIR/EIS Appendix 3.7-E, Supplemental Noise Analysis on Terrestrial Wildlife Species. As noted in that analysis, the majority of the rail alignment through this area would be on viaduct, which offers little resistance to passage by wildlife, and the noise and light impacts of the trains would be further minimized by noise barriers on parts of the viaduct as required by BIO-MM#80. For further details, please refer to Draft EIR/EIS Section 3.7, Impact BIO#43 for an assessment of impacts on wildlife movement, including in the Pacheco Pass area. Please also refer to Impact BIO#44 for an assessment of potential noise impacts on wildlife movement in that area. Both impacts are significant, and mitigation is required, as specified in Mitigation Measures BIO-MM#76 through BIO-MM#81.

### **1618-2600**

Commenter notes that portions of the alignment west of Pacheco Pass but in the Pacheco Pass Subsection of the project are not in a tunnel, pointing to a general description of the proposed project in the WCA. The extent of the Pacheco Pass tunnel is described accurately in the detailed assessment in the WCA and in the EIR/EIS. Consequently, the description referenced by the commenter does not represent an error in the analysis, and no changes to the EIR/EIS are necessary.



## Response to Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

### 1618-2601

The permeability model did identify a post-project permeability impact in western Pacheco Pass, because the wildlife crossings in this location are not part of the project design as they are in all other locations. That is why there is a need for BIO-MM#78, which requires the wildlife crossings. In addition, BIO-MM#76 requires wildlife-friendly fencing around soil stabilization areas and 8-foot security fencing only nearest the rail to improve access to the larger right-of-way extent in this region. In response to comments, mitigation measures have been revised in the Final EIR/EIS to require monitoring and adaptive management of the wildlife crossings, noise reduction in specific locations, agency and stakeholder involvement in final design and placement of wildlife crossings as well as in land acquisition, and a maximum length of crossings in this location of 120 feet. With the existing and added mitigation measures, impacts on wildlife movement in western Pacheco Pass are considered less than significant.

### 1618-2602

Text addressing Pacheco Pass was added to BIO-MM#76 in the Final EIR/EIS. Text addressing the Santa Cruz to Gabilan and Diablo to Gabilan linkages was added to BIO-MM#79 in the Final EIR/EIS. BIO-MM#77a was revised in the Final EIR/EIS to allow for agency and stakeholder input, where feasible, into wildlife crossing placement and land acquisition. The intent of these changes is to work with local and regional experts that have up-to-date on-the-ground expertise about property availability, prioritized placement, and wildlife movement.

### 1618-2603

The analysis does not assume that the roads are complete barriers, and thus the EIR/EIS will not be changed. The local permeability analysis performed for the study area found locations such as Coyote Valley, Soap Lake, and western Pacheco Pass to be permeable. It is to offset the impacts on wildlife movement in these regions that the project was changed to include wildlife crossings in Coyote Valley and a long viaduct section in Soap Lake. It is also why four wildlife crossings are proposed as mitigation in western Pacheco Pass. However, there are additional qualitative analyses provided in the WCA (Appendix C of Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS) that recognize variability in permeability for specific movement guilds. For example, the median barrier along Monterey Road is not included in the local permeability model, but it is part of the existing conditions and likely poses a barrier for species like badger, whereas bobcat, deer, and larger species are able to jump the barrier. Thus, the median barrier is discussed to provide context about the existing permeability for some species. Another example of qualitative discussions that provide context around existing conditions have to do with species that are very rarely observed moving through or under existing crossing features such as culverts or underpasses. Lion and elk, for example, are rarely captured moving through these culverts or underpasses (as deer, coyote, and bobcat are), suggesting the roads/development/human presence may be greater barriers to movement for those species.

## Response to Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

### **1618-2604**

The EIR/EIS recognizes the loss of permeability for small animal movement guilds, with California tiger salamander as the representative (as this species is federally and state listed, as described in the WCA [Appendix C to Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS], Appendix C, Focal Species Selection). The analysis concluded an impact, and thus the project design includes wildlife crossings along Coyote Valley. The fencing surrounding the rail would exclude larger herpetofauna such as turtles in Coyote Valley; however, frogs, snakes, and turtles could gain entry through the fence holes. To encourage use of wildlife crossings by all species, turtles included, an additional measure was added to BIO-MM#77a in the Final EIR/EIS to install wildlife funnel fencing on both sides of the wildlife crossing entrances/exits to the maximum distance feasible for the greatest number of movement guilds feasible on the eastern side of Coyote Valley wildlife crossings where fencing does not already exist. Another measure added to BIO-MM#77a in the Final EIR/EIS would require the Authority to work with agency and stakeholder partners to validate and optimize wildlife crossing locations at the 75 to 90 percent design phase

### **1618-2605**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife. Operations noise impacts are addressed in Impact BIO#44, visual impacts in Impact BIO#46, and train strike in Impact BIO#48. Each impact is found to be significant and mitigation is required. Noise impact mitigation would occur in Coyote Valley, the Upper Pajaro River IBA, upper Pacheco Creek, near the California Aqueduct, and at two locations in the GEA IBA. The other mitigation is not limited by site. Timing of mitigation is as described in the various mitigation measures, but in general, mitigation is required to be implemented prior to the onset of an impact. For example, the noise mitigation in the Upper Pajaro River IBA will be in place prior to train operations.

### **1618-2606**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

The Draft EIR/EIS was recirculated on a limited basis in April 2021 to address the new listing of mountain lion as a candidate under CESA. The document included supplemental noise and vibration analysis for terrestrial species; found additional noise impacts on special-status species, wildlife, and wildlife movement as noted by the commenter; and additional mitigation to address the impacts of operations noise on special-status species, particularly the mountain lion and San Joaquin kit fox, was added to mitigate and reduce the impacts to less than significant. Additional vibration analysis was added to the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS discussing potential vibration impacts to diurnal species as noted by the commenter. The analysis and conclusions have been carried forward into the Final EIR/EIS.

### **1618-2607**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife. Operations impacts of vibration are closely related to noise impacts and are addressed in Impact BIO#47, with reference to a more detailed evaluation in the WCA (Appendix C of the Biological and Aquatic Resources Technical Report [Appendix C of Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS]). Impacts of vibration are found to be less than significant, and the analysis cites a variety of studies in evidence. No evidence has been brought forward supporting an assertion of significant impact from vibration. Accordingly, no mitigation is required.

## Response to Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

### 1618-2608

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife.

As noted in other comments, the Authority has completed additional analysis of artificial lighting impacts in the Final EIR/EIS. Impact BIO#47 evaluates visual disturbance due to light from passing trains and due to the sight of passing trains and determines that this is a significant impact for all alternatives. Mitigation measures are required. With specific regard to the upper Pacheco Creek area (there are no impacts at Pacheco Pass, where the rail alignment is in a tunnel deep underground), the only new sources of operational lighting would be security lighting at the tunnel portal, directed to avoid illuminating the surrounding habitat, and the train lighting, which is the minimum required under FRA regulations. Mitigation Measure BIO-MM#80 calls for installation of noise barrier walls in the upper Pacheco Creek area, which would further reduce incidental lighting impacts on wildlife in that area. Lastly, BIO-MM#89 requires additional mitigation to reduce the operational effects of train lighting on wildlife movement.

### 1618-2609

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife. The analysis of Impact BIO#44 identifies significant impacts due to train noise where the proposed alignment passes through the wildlife passage corridors at Coyote Valley, upper Pacheco Creek, near the California Aqueduct, and in the Upper Pajaro River and GEA IBAs. Mitigation for these impacts is identified in Section 3.7.10, CEQA Significance Conclusions and includes BIO-MM#58: Provide Compensatory Mitigation for Impacts on Waterfowl, Shorebird, and Sandhill Crane Habitat, BIO-MM#80: Minimize Permanent Intermittent Noise, Visual, and Train Strike Impacts on Wildlife Movement, and BIO-MM#87: Provide Compensatory Mitigation for Impacts on Mountain Lion Habitat.

### 1618-2610

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

Train noise effects are evaluated in Impact BIO#44 in Section 3.7, Biological Resources. As the commenter notes, tunnel design would minimize portal noise. As a result, there is no evidence that train noise at the portals would have any effects upon wildlife incremental to those created by train noise in general.

### 1618-2611

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

As noted in the Final EIR/EIS, the construction of noise barriers could have some secondary impacts on visual resources. These impacts are addressed under mitigation measure NV-MM#3 in the Draft EIR/EIS. Additionally, the noise barriers could have some effects on wildlife movement; however, overall, the effect is expected to be beneficial because the noise barriers would help to funnel or direct animals to dedicated crossings, and the noise barriers do not obstruct those crossings.

### 1618-2612

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife.

An additional measure was added BIO-MM#80 in the Final EIR/EIS to include noise barriers in prioritized crossings in Coyote Valley, western Pacheco Pass, and eastern Pacheco to improve use by species such as kit fox and mountain lion. Wildlife crossings adhere to minimum design standards informed by wildlife movement literature wherever feasible. An additional measure was added to BIO-MM#78 of the Final EIR/EIS to limit the length of crossings at western Pacheco Pass to 120 feet (as this was found to be feasible given current design). Further, additional measures were added to BIO-MM#77a of the Final EIR/EIS to allow agency and stakeholder input on a 75%–90% design review, location and prioritization of mitigation land acquisition, and a newly required wildlife crossings design, inspection, and maintenance plan to allow for the most up-to-date wildlife movement information and land acquisition knowledge to be incorporated. And, finally, the new BIO-MM#77b of the Final EIR/EIS provides for a wildlife crossing monitoring and adaptive management plan.

### 1618-2613

In consideration of the comment, the Authority has included a new mitigation measure in the Final EIR/EIS. BIO-MM#77b has been included to describe how the Authority will monitor the use of wildlife crossings and how adaptive management will be implemented to achieve optimum effectiveness of crossing structures.

## Response to Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

### **1618-2614**

BIO-MM#71 requires temporary riparian impacts be revegetated within 90 days. BIO-MM#10 was revised in the Final EIR/EIS to include on-site and in-kind mitigation for temporary impacts (where feasible) and in-kind and near-site as much as possible, especially where those impacts occur in natural areas, near areas known or likely to support wildlife movement or near wildlife crossings that would be constructed as part of the rail (to contribute to the long-term function of the crossing). Further, BIO-MM#77a was revised in the Final EIR/EIS to include agencies and local stakeholders in 75%–90% design review and land acquisition planning to further improve the placement and benefit of mitigation lands for wildlife movement and landscape-level function.

### **1618-2615**

The western Pacheco Pass wildlife crossings are proposed at the location of impact where the crossing width and height can be maximized, length minimized, and frequency commensurate with movement guilds in the region. The crossings are located between known movement culverts and underpasses; the parts of the rail closest to the culverts and underpasses where wildlife movement is known to occur are primarily viaduct sections where crossings are not required. The exception is the SR 152 bridge nearest Casa de Fruta. The rail in this location is near a tunnel portal, and a crossing is not feasible in this location. BIO-MM#78 was revised in the Final EIR/EIS to require lengths no greater than 120 feet consistent with comments from the SCVHA. The rail is fenced for the duration of the at-grade section of rail that requires crossings and thus would function as a funnel to the crossings. Regarding elk, the 2017 radio collar data obtained by Hobbs did not show elk presence in western Pacheco Pass. In eastern Pacheco Pass, near San Luis Reservoir where presence is concentrated, the rail is north of SR 152, which functions, at the least, as a partial barrier to elk movement. When/if elk are to move north of SR 152 in eastern Pacheco Pass, the rail is assumed reasonably permeable, as it is mostly on viaduct in this region. Revisions to BIO-MM#77a in the Final EIR/EIS allow for agency and stakeholder review of 75%–90% design so that up-to-date information about crossing placement can be incorporated. Other revisions to this measure provide for stakeholder input on crossing design and mitigation land acquisition placement and prioritization to benefit wildlife movement.

### **1618-2616**

BIO-MM#80 was revised in the Final EIR/EIS to include a noise barrier along the rail section nearest the Pacheco Creek Reserve and the culverts and underpasses in the region. The noise barrier would also reduce train light in the region.

### **1618-2617**

The rail is fenced for all at-grade, embankment, and trenched profiles. These fences are assumed to act as wildlife funnels. Fencing parameters are detailed in BIO-MM#81. Intrusion deterrents are specified in the current design; however, revisions to BIO-MM#77a in the Final EIR/EIS provide for 75%–90% design review by agencies and stakeholders to help ensure mitigation commitments are implemented consistent with mitigation measures and the most up-to-date information where feasible. At the eastern entrance/exits for wildlife crossings in Coyote Valley, where fencing is not present, BIO-MM#77a was further revised in the Final EIR/EIS to require wildlife funnel fencing, where feasible, to benefit as many movement guilds as possible.

### **1618-2618**

The WCA (Appendix C to Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS) includes a detailed assessment of structure heights for different guilds of animals. The assessment was based on an extensive review of literature as well as information from local stakeholders. Crossings were placed where feasible; however, with respect to the specific stationing mentioned by the commenter, the Authority notes that aerial sections at the approximate Stations B4070 and B4095 are sufficiently near to provide crossing potential for larger mammals, including highly mobile species like the lion and elk referenced by the commenter.

### **1618-2619**

The Preferred Alternative, Alternative 4, is at grade or on embankment through Coyote Valley and is not expected to pose a significant constraint on future wildlife overcrossing structures. Stakeholder review of the 75%–90% design, as required by BIO-MM#77a in the Final EIR/EIS, would provide additional opportunities to understand final design.



## Response to Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

### **1618-2620**

BIO-MM#10 has been revised in the Final EIR/EIS to clarify that the CMP would include coordination with local conservation agencies and organizations.

### **1618-2621**

The Authority believes that the analysis and various mitigation as outlined in the Draft EIR/EIS support the findings made under CEQA and NEPA. The Authority agrees that there are extensive effects on various resources resulting from the long linear nature of the project; however, the Draft EIR/EIS includes extensive avoidance, minimization, and mitigation measures for biological and aquatic resources—greater than 80 individual measures in the Final EIR/EIS—representing a substantial effort to reduce biological resources effects to a less-than-significant level.

### **1618-2622**

The Draft EIR/EIS includes numerous mitigation measures requiring compensatory mitigation for impacts on species. In some cases, these are specific to occupied habitat, when species can be readily identified and quantified. For other cryptic species (e.g., California tiger salamander), the presence or absence of species may be difficult to determine and mitigation will be based on modeled habitat as outlined in MM-BIO#31. Consequently, considering the number of species requiring mitigation, and the broad range of habitat types affected by the project, mitigation would be provided for the loss of modeled habitat and would not depend on the occupancy of the habitat by the species.

### **1618-2623**

The Authority believes that the analysis and various mitigation as outlined in the Draft EIR/EIS support the findings made under CEQA and NEPA. The Authority agrees that there are extensive effects on various resources resulting from the long linear nature of the project; however, the Draft EIR/EIS includes extensive avoidance, minimization, and mitigation measures for biological and aquatic resources—greater than 80 individual measures in the Final EIR/EIS—representing a substantial effort to reduce biological resources effects to a less-than-significant level. The totality of these measures, in concert with compensatory mitigation support the findings in the EIR/EIS. The Authority notes that compensatory mitigation ratios have been considered and designed according to common practice or agency guidelines (where they exist), and in the context of the individual conservation and biological needs for the species.

### **1618-2624**

The Authority believes that the extensive avoidance, minimization, and mitigation provided in the Draft EIR/EIS is extensive and has been applied to the affected species consistent with common practice. Additionally, the Authority notes that the compensatory mitigation for listed species will have numerous benefits for other special-status and non-special status species as well. Lastly, the commenter references the Santa Clara Valley Habitat plan and conditions of approval for projects under the plan. The Authority notes that they are not a participant in the Habitat Plan and therefore cannot legally participate in the plan. The Authority believes that the analysis and various mitigation as outlined in the Draft EIR/EIS support the findings made under CEQA and NEPA. The Authority agrees that there are extensive effects to various resources resulting from the long linear nature of the project, however the Draft EIR/EIS includes extensive avoidance, minimization, and mitigation measures; greater than 80 individual measures in the Final EIR/EIS, representing a substantial effort to reduce biological resources effects to a less than significant level.

## Response to Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

### **1618-2625**

The Authority has assigned the mitigation noted by the commenter to compensate for impacts on several types of biological resources. The Authority has prepared a Preliminary Compensatory Mitigation Plan, which evaluates the feasibility of implementing mitigation for the project; however, the exact lands that would be used are not yet known and would not be known for some time. It is likely that mitigation would be "additive" (or partially additive), as described by the commenter, as a single area of land is not likely to meet all mitigation needs; however, this cannot be determined at this time. Consequently, the mitigation is described separately for each resource impact.

### **1618-2626**

BIO-MM#8 requires the Authority to develop a plant species salvage plan, and as part of that plan, adaptive management is required in the event that translocation is not effective. In addition, under BIO-MM#10, the Authority will develop a CMP to offset permanent and temporary impacts on special-status species. Mitigation options under BIO-MM#10 include purchase of mitigation credits, protection of habitat in fee title or conservation easement and funding for long-term habitat management, or payment to an existing in-lieu fee program.

### **1618-2627**

In response to this comment, the Authority has modified BIO-MM#10. Lands acquired would be transferred to the most suitable landowner/manager in the region. This could be CDFW, or other conservation agencies or organizations in the region, provided those agencies or organizations are approved by the regulatory agencies.

### **1618-2628**

Tulare Hill is already addressed in the Draft EIR/EIS, and no changes are necessary. The Authority has revised Tables 3.7-11 and 3.7-22 in the Final EIR/EIS to include the Tulare Meadows Conservation Easement. The Northern Coyote Valley Conservation Area is a general region, not a specific protected parcel or area. To the extent that protected lands and conservation easements are located within this area, they are included in Tables 3.7-11 and 3.7-22 and are assessed in the EIR/EIS. Table 3.7-22, which describes impacts on conservation easements, has been corrected in the Final EIR/EIS to clarify the acres of the Tulare Meadows Easement that would be affected by the project. The commenter is correct that BIO-MM#84 addresses this impact and that mitigation would include compensation to replace the permanent loss of conservation lands at a ratio of 2:1 (protected:affected). The Authority understands that if additional lands are protected under conservation easement following the NOD/ROD, BIO-MM#84 requiring compensatory mitigation for effects on conservation areas would apply.

### **1618-2629**

The Authority has considered the comment and has included a new mitigation measure in the Final EIR/EIS, BIO-MM#84a, which requires the Authority to avoid and minimize impacts on conservation easements, to the extent feasible, through coordination with affected organizations and landowners.

### **1618-2630**

BIO-MM#84 has been revised in the Final EIR/EIS as suggested by the commenter to note that it applies to protected lands held in fee title, as well as lands held under conservation easement. The measure has also been modified to require funding to offset staff time of affected organizations in finding and replacing protected lands. Lastly, the Authority notes that the Draft EIR/EIS independently assesses potential impacts on special-status species and other resources in the Draft EIR/EIS, regardless of whether those impacts occur on protected lands or not. Mitigation for other biological resources is assessed on a case-by-case basis and is applied for each species or biological resource affected, as appropriate.

## Response to Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

### **1618-2631**

The Authority believes that mitigation for impacts on conservation areas as described in the Draft EIR/EIS, BIO-MM#84 would reduce impacts on conservation areas to a less-than-significant level because it provides for replacement of the lands over and above a 1:1 ratio and includes requirements to compensate for other fees and costs associated with the loss of the easements.

### **1618-2632**

In response to this comment, the Authority has revised BIO-MM#83 in the Final EIR/EIS to clarify that it would also provide for funding to offset agency/organization staff time associated with the identification and protection of replacement conservation lands.

### **1618-2633**

The Authority believes that the requirements outlined under BIO-MM#84b in the Final EIR/EIS are clear and require the Authority to mitigate for impacts on conservation areas. Mitigation for other species and habitats is also required as noted in numerous other mitigation measures.

### **1618-2634**

The commenter is correct that mitigation for sycamore alluvial woodland impacts would be provided under BIO-MM#72. If the area is also a conservation area, BIO-MM#84b in the Final EIR/EIS would also apply. Lastly, within the Pacheco Creek Reserve, BIO-MM#85 would apply, requiring additional mitigation for sycamore alluvial woodland impacts at the reserve.

### **1618-2635**

The Authority has not yet determined if or how mitigation required under various impacts would be additive or "stacked" as referenced by the commenter. We anticipate that decisions regarding the overall mitigation package will be developed through implementation of BIO-MM#10 and will depend on the final impacts as well as the lands available. As noted in BIO-MM#10, "The overview would include the ratios set forth in the species and habitat specific compensatory mitigation measures to be applied to determine mitigation levels and the resulting mitigation totals."

### **1618-2636**

The reference to the statement on page 3.7-126 of the Draft EIR/EIS is in specific reference to conflicts with the goals and objectives of the Greenprint. With respect to impacts on the Bloomfield (referred to as North and South) Conservation Easement, the Draft EIR/EIS did include consideration of impacts on this conservation easement in Impact BIO#51. This conservation easement was mistakenly referred to as "Silacci" conservation area in the Draft EIR/EIS, but has been corrected in the Final EIR/EIS. Table 3.7-22 in the Final EIR/EIS includes the correct name and acreage affected by each of the alternatives. Conservation areas with biological resource conservation values are correctly considered in the Final EIR/EIS and adequate mitigation is provided for them in BIO-MM#84.

### **1618-2637**

In response to this comment, the Authority has included a new mitigation measure in the Final EIR/EIS. BIO-MM#84a will allow the Authority to work with affected organizations to refine project components, if possible. BIO-MM#84b would still provide compensation for affected conservation areas if effects cannot be avoided.

### **1618-2638**

Both tunnels in the San Jose to Merced Project Section would be constructed via boring. Please refer to Section 2.4.4.5, Tunnel Profile, of the Draft EIR/EIS for a brief description of the activity and a cross section of the profile. Additionally, Section 2.11.3.3, Tunnels, in the Draft EIR/EIS describes proposed tunnel construction activity.

### **1618-2639**

No, the Final EIR/EIS has not been updated. As noted in Impact HMW#5 in the Draft EIR/EIS, the impact of disturbing naturally occurring asbestos would be less than significant to humans and the environment, including wildlife. Project features would facilitate safe and timely removal of asbestos.

## Response to Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

### **1618-2640**

The Authority revised the Draft EIR/EIS to include an analysis of the proposed project impacts on the mountain lion, now a candidate for listing under CESA. The Draft EIR/EIS was recirculated (on a limited basis) for public comment and the Authority will consider and respond to all comments received on the recirculation when preparing the Final EIR/EIS. Specific mitigation measures addressing potential impacts on mountain lion are included in the Final EIR/EIS.

### **1618-2641**

The Authority revised the Draft EIR/EIS to include an analysis of the proposed project impacts on the monarch butterfly, under consideration for listing under FESA. The Draft EIR/EIS was recirculated (on a limited basis) for public comment and the Authority will consider and respond to all comments received on the recirculation when preparing the Final EIR/EIS.

### **1618-2642**

As described in the Draft EIR/EIS, the Authority conducted an additional assessment for existing sycamore alluvial woodland, as well as areas suitable for sycamore alluvial woodland restoration. The assessment determined that there is sufficient area to implement mitigation, if restoration of this rare community type is undertaken. Consequently, the Authority believes that potential conflicts with the habitat plan can be mitigated to a less-than-significant level.

### **1618-2643**

The rail is largely in a tunnel or on viaduct through much of Pacheco Pass, avoiding and minimizing impacts to north-south movement throughout much of the region. Due to construction/feasibility constraints, there is a 2.5-mile embankment section in western Pacheco Pass. To offset the impact of this section on movement, BIO-MM#78 provides for four wildlife crossings in this location, and BIO-MM#76 requires fencing around soil stabilization areas be replaced with wildlife-friendly fencing.

### **1618-2644**

With regard to the SCVHP, it is an HCP/NCCP and as such its goals are closely tied to its objectives, such that fulfillment of the objectives provides a reasonable confidence that the goals will be achieved. Impact BIO#53 identifies those objectives that the project may conflict with, and to that extent, identifies potential impairment to SCVHP goals. Only a small subset of the SCVHP objectives, in a small portion of covered lands, would be affected, so the effect on SCVHP goals, though real, is small. Regarding the Greenprint (Impact BIO#54), the subject of impacts on goals is directly discussed in the analysis, and the analysis refers to the main geographic areas addressed by the Greenprint, and which would be affected, and whether those effects would have consequences for the goals of the Greenprint. For the Coyote Valley Linkage (Impact BIO#55), the analysis includes an explicit discussion of potential conflicts and shows how the conflicts would be resolved. The analysis found no evidence for conflict with the goals of the Coyote Valley Linkage. The Draft EIR/EIS does not conclude that there is no conflict because of the absence of quantitative goals; for each plan, the potential for a conflict is described with reference to the stated intentions of the plan.

### **1618-2645**

In the Draft EIR/EIS, Section 3.7.1, Introduction, already describes that "one adopted federal HCP and state NCCP overlaps with the project alternatives" and therefore no change is necessary. As described in the Draft EIR/EIS, the Authority has considered other conservation plans consistent with our interpretation of Appendix G to the CEQA Guidelines, which includes "other approved local, regional, or state conservation plans". The Authority believes the description of HCPs in the Draft EIR/EIS is correct and no corrections are needed in the Final EIR/EIS.



## Response to Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

### 1618-2646

All at-grade, trenched, and on-embankment profile sections of the rail are fenced with 8-foot-tall chain-link safety fencing, which is described in BIO-MM#81. BIO-MM#81 describes the requirements for additional fencing, exclusion features, and jump-outs. BIO-MM#81 was further modified in the Final EIR/EIS to require success monitoring of intrusion barriers. The rail fencing is assumed to function as a funnel for wildlife. In Coyote Valley, where crossing entrance/exits to the east of Monterey Road are not fenced, a measure was added to BIO-MM#77a in the Final EIR/EIS to require funnel fencing for as many movement guilds and for as great a distance from the crossing as feasible. The EIR/EIS concludes a significant conflict with the SCVHP as a result of the impacts at Pacheco Creek Reserve and potential conflict with the Coyote Valley Landscape Linkage document due to some additional constraints to wildlife overpass the rail might pose. With the wildlife crossings, wildlife-friendly fencing, and noise barriers near the Pacheco Creek Reserve (BIO-MM#80), along with stakeholder input in crossing design and land acquisition (BIO-MM#77a), as well as a new measure for monitoring and adaptive management of crossings (BIO-MM#77b), the potential conflict with the SCVHP is assumed to be less than significant in the Final EIR/EIS.

### 1618-2647

The Draft EIR/EIS evaluates potential conflicts with recommended wildlife crossing modifications proposed under the Coyote Valley Linkage, including Metcalf Canyon Road overpass and Bailey Road wildlife undercrossing (Impact BIO#55). Based on conversations regarding this topic with stakeholders, the crossing would likely have to be longer to span the rail, but this is not expected to increase the cost of the project such that it would become prohibitive.

### 1618-2648

The road-effect-zone GIS model described by Shilling and Waetjen (2012) provides for the integration of noise as a component of road projects. Noise and permeability modeling were performed separately for this project, and the methods employed are more than sufficient to describe the existing condition and impact. The Authority is confident that the methods for analysis are well rationalized and consistent with current methods in wildlife transportation. However, it should be noted that the more difficult nuance is to convert quantitative modeling results into significance findings, given the lack of precedent and literature to support species-taxa-specific criteria. Also, there is the integration of the existing condition into the analysis. The project is not occurring on a pristine landscape, and thus the challenge is to determine the incremental contribution the project would make toward an altered landscape. Revisions have been made to BIO-MM#77a in the Final EIR/EIS to allow for stakeholder review of the design at 75%–90% and stakeholder input on mitigation land acquisition and crossing design. With these revisions, and others, including the addition of the crossing monitoring and adaptive management plan, the Authority has found the overall effect in Coyote Valley to be less than significant.

### 1618-2649

The retaining wall under Alternatives 1 and 3 would not preclude use of the undercrossings at Tulare Swale. There is no directional fencing associated with wildlife crossings, because in most locations the rail fencing provides funnel fencing. BIO-MM#77a was revised in the Final EIR/EIS to include funnel fencing on the crossing entrances/exits on the east side of Monterey Road. Funnel fencing would be as long and address as many movement guilds as feasible. A funnel fencing plan requirement was added to BIO-MM#77a in the Final EIR/EIS.

## Response to Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

### 1618-2650

Yes, the requirement for undercrossings at Tulare Swale and improvements to the Fisher Creek undercrossing are required under Alternatives 1 and 3 to offset the impact of the retaining wall. The crossings would allow for safe passage under the rail and roads as well as through the retaining wall. Further, for animals traveling west to east, the rail fence would force animals to use the crossings, as no other crossing route would be possible. On the east side of the rail and road in Coyote Valley, funnel fencing would be required, as feasible, to improve use of the crossing. Funnel fencing and other crossing design features are required to be included in a crossing design, implementation, and maintenance plan by BIO-MM#77a in the Final EIR/EIS. Agency and stakeholder review of this plan would be provided per the measure so that up-to-date information can be incorporated where possible and feasible.

### 1618-2651

The height and width of the wildlife crossings at Tulare Swale are dictated by engineering feasibility. Because of the amount of earth on top of the crossings, stabilizers are needed within the structure to support the width. It is for this reason that the requested width is not possible. However, the design widths are currently 30, 30, and 40 feet for each crossing. To compensate for the low height, which is constrained by engineering feasibility, three crossings are provided to improve the chances of use. As mentioned in other responses to POST comments, funnel fencing requirements were added to BIO-MM#77a in the Final EIR/EIS, as well as provisions for stakeholder review of the wildlife corridor design, implementation, and maintenance plan and mitigation planning. Finally, the Authority would work with the appropriate state and federal wildlife agencies through and beyond the permitting process to analyze and offset impacts.

### 1618-2652

BIO-MM#77a was revised in the Final EIR/EIS to include funnel fencing at crossing locations under Alternatives 1 and 3 and for crossings on the east side of Monterey Road under Alternatives 2 and 4, as feasible. The requirement that a wildlife crossing design, implementation, and maintenance plan be authored in coordination with agency and local stakeholders was also added to the measure in the Final EIR/EIS. These changes, along with the wildlife crossing monitoring and adaptive management plan requirement added as BIO-MM#77b in the Final EIR/EIS, should help address concerns about design and function. Regarding the commenter's note about improvements to the Fisher Creek culvert under Alternative 4, the Authority has clarified in the Final EIR/EIS that all alternatives would include improvements to the Fisher Creek culvert.

### 1618-2653

Alternative 4 is the Preferred Alternative, and thus the crossing would meet the commenter's suggested minimum design requirements. As noted in other POST responses, BIO-MM#77a was revised in the Final EIR/EIS to provide for agency and stakeholder review/coordination for 75%–90% design; mitigation land acquisition planning; and the wildlife crossing design, implementation, and monitoring program. These additions, along with the new wildlife crossing monitoring and adaptive management program in the Final EIR/EIS, are expected to considerably reduce stakeholder concern.

### 1618-2654

Per the WCA (Appendix C to Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS), which was summarized in the EIR/EIS and available upon request for review with the EIR/EIS, the wildlife crossings, combined with many other measures to reduce noise, light, train strike, etc., are considered sufficient to reduce impacts on wildlife movement to less than significant (without a wildlife overpass). HSR may increase the complexity and cost of building an overpass at Bailey Road because it would need to be longer, but that cost/complexity increase is not expected to preclude cost feasibility. Lastly, at the time of this writing, the Bailey Road overpass is not a funded project that would otherwise be built.

## Response to Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

### 1618-2655

The Authority has corrected the names, locations, and acreages of affected conservation areas in the Final EIR/EIS. Bloomfield North and South are included in the Final EIR/EIS, replacing the area previously referred to as "Silacci Property". Regarding the comments on conflicts with the Santa Clara Valley Greenprint, the Authority recognizes that the plan has goals and objectives; however, without some quantitative metrics associated with them, the Authority is not able to fully assess the type or level of potential conflicts. Consequently, the assessment focuses on information that is known and that can be quantified, consistent with common practice under CEQA and NEPA.

### 1618-2656

The comment disagrees with the Draft EIR/EIS's conclusion that no agricultural conservation easements exist in the RSA. The comment notes that, in some cases, these lands are protected for agricultural uses in addition to other complementary co-benefits.

To address this comment, the Final EIR/EIS includes the following clarifications. Statements that there are no agricultural conservation easements in the RSA were removed from Section 3.14.1, Introduction, and from Section 3.14.1.1, Definition of Terminology, in the Final EIR/EIS. New text describing methods used to describe and analyze impacts on agricultural conservation easements was added to Section 3.14.4, Methods for Evaluating Impacts, of the Final EIR/EIS. New text describing the agricultural conservation easements present in the RSA was added to Section 3.14.5, Affected Environment, in a new subsection entitled Agricultural Conservation Easement Contract Farmlands, in the Final EIR/EIS. A discussion of agricultural conservation easement impacts was added to Section 3.14.6.2, Important Farmland and Williamson Act and Agricultural Conservation Easement Contract Lands, and Impact AG#8 in the Final EIR/EIS. Impact AG#8 was revised to account not only for Williamson Act Farmland but also agricultural conservation easements in the Final EIR/EIS.

With respect to agricultural conservation easements, the Draft EIR/EIS states that there would be no impact. Based on the revised analysis in the Final EIR/EIS, the impact would be less than significant. Table 3.14-14 in Section 3.14, Agricultural Farmland, was revised to reflect the changed content of Impact AG#8 in the Final EIR/EIS. However, there were no changes to the conclusions regarding Impact AG#8 because the impact conclusion in the Draft EIR/EIS was less than significant.

## Response to Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

### 1618-2657

The comment states that the Draft EIR/EIS incorrectly reports that no conversion of Important Farmland would occur in the Monterey Corridor Subsection. The comment does not identify parcels of Important Farmland in the Monterey Corridor Subsection that would be permanently converted to nonagricultural use. Prior to publication of the Final EIR/EIS, the Authority recalculated the GIS findings using data from the baseline year and confirmed that, based on analysis of baseline conditions, no permanent conversion of Important Farmland would occur in the Monterey Corridor Subsection. As described in Impact AG#2 in Section 3.14, Agricultural Farmland, all four project alternatives would result in permanent conversion of Important Farmland to nonagricultural use. This impact under CEQA would be significant and unavoidable for all alternatives, which is the correct determination based on the effects analysis and evidence presented.

### 1618-2658

The comment noted that the Draft EIR/EIS does not include the Santa Clara Valley Agricultural Plan and the Santa Clara Valley Greenprint. To address this comment, additional discussion of these plans and relevant policies have been added to Section 3.14.3, Consistency with Plans and Laws; Volume 2, Appendix 2-J, Regional and Local Plans and Policies; and Volume 2, Appendix 2-K, Policy Consistency Analyses, of the Final EIR/EIS. The addition of these plans to the Final EIR/EIS did not change any impact conclusions.

### 1618-2659

The comment notes that the Draft EIR/EIS omitted discussion of the Pajaro River Soap Lake Floodplain Preservation Project Initial Study (Pajaro River Watershed Flood Prevention Authority 2005, as cited in Section 3.14 of the Final EIR/EIS). To address this comment, Section 3.14.5.2, Resource Study Area, was revised in the Final EIR/EIS to include reference to this environmental document and the easement that it evaluates. Because the Pajaro River Flood Prevention Authority's Soap Lake Floodplain Preservation Project Final Initial Study and Negative Declaration (Pajaro River Watershed Flood Prevention Authority 2005, as cited in Section 3.14, Agricultural Farmland, of the Final EIR/EIS) is an environmental document rather than a planning document, a discussion about this Initial Study was added to Section 3.14.5.2, but the Initial Study was not added to Appendix 2-J. The HSR project has been designed in full awareness of the sensitivity of the Soap Lake floodplain to development and analysis conducted on how the project could affect floodplain hydraulics both within Soap Lake and in downstream areas along Pajaro River. The Authority performed hydrologic and hydraulic modeling to ensure the project would be designed to avoid substantial impacts on the floodplain and downstream. As stated in the response to submission SJM-1743, comment 623, the project would conflict with terms of existing conservation easements by acquiring the easements or portions of the easements and converting them into a transportation corridor. However, hydraulic modeling indicates that developing these easements into the HSR corridor would not substantially affect the hydrology or hydraulics of Soap Lake. Additionally, the response to submission SJM-1743, comment 625 describes that while there would be increases in downstream flows under Alternative 4, this increase would not result in a substantial impact on downstream floodplains. Furthermore, the responses to both submission SJM-1743, comments 625 and 626 describe how additional mitigation for downstream flooding impacts is not required under CEQA for the project alternatives.



## Response to Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

### 1618-2660

The comment asked whether the EIR/EIS would be updated with the newest data from the Department of Conservation FMMP from 2020. With respect to Important Farmland baseline data, updating the analysis to current FMMP data would cause the baseline to be changed between the draft environmental document and the final environmental document. The EIR/EIS correctly uses the same baseline agricultural data throughout, and the baseline was not updated for the Final EIR/EIS. The right-of-way and acquisition process, in contrast, would consider the acreages of agricultural resources affected by the project at the time of right-of-way and acquisition.

### 1618-2661

The comment noted that the Draft EIR/EIS does not define the term "agricultural region" in AG-MM#1. The agricultural conservation easement program described in AG-MM#1 utilizes clear performance standards that guide the types of agricultural conservation easements that the Authority should purchase, focusing on quality and quantity of the land, not simply geographic location. Furthermore, the agricultural conservation easement program requires willing sellers. These performance standards are designed to ensure enforceability and require that the mitigation functions as intended.

In addition, the comment asked whether the EIR/EIS would be revised to clarify how the project would address changing conditions as they relate to Important Farmland that would be converted by the project. The Draft EIR/EIS described the baseline of Important Farmland in terms of FMMP mapping as of 2014. The EIR/EIS correctly uses the same baseline data throughout, and the baseline was not updated for the Final EIR/EIS. Mitigation acreages would be based on conditions at the time of construction.

### 1618-2662

The comment asks whether mitigation of permanent conversion of Important Farmland would be done in coordination with local conservation entities and would provide preference to projects that occur within approved local agricultural preservation plans. As described in AG-IAMF#3, the Authority would engage with local and regional entities that are interested in purchasing remnant parcels, including entities whose purpose is to preserve lands in agricultural use. The Authority is committed to preserving Important Farmland and would look for opportunities to partner with entities that preserve Important Farmland.

## Response to Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

### 1618-2663

Refer to Standard Response SJM-Response-AG-2: Farmland Impacts—Remnant Parcels.

The comment asks whether the EIR/EIS would include additional mitigation measures to ensure that remnant parcels that are not viable for continued agricultural use would be permanently conserved from additional development. The Authority administers the Farmland Consolidation Program as a project feature (AG-IAMF#3), facilitating the sale of remnant parcels to neighboring landowners for consolidation with adjacent farmland properties. As a part of that process, the Authority would engage with local and regional entities that are interested in purchasing remnant parcels, including entities whose purpose is to preserve lands in agricultural use. The Authority is committed to preserving Important Farmland and would look for opportunities to partner with entities that preserve Important Farmland. Any future development would be restricted and defined per local government adopted general plans and zoning ordinances.

The Authority has also developed mitigation measures to address Impact AG#3. Specifically, AG-MM#1 relates to the agricultural conservation easement program that applies to all conversion of Important Farmland, including remnant parcels; AG-MM#2 relates to minimizing the project footprint; and AG-MM#3 relates to the potential for modification of access to parcels that might otherwise be severed, including through the design of overcrossings or undercrossings, to allow property owners to continue to access and farm those parcels. Even with the application of mitigation, however, this impact remains significant and unavoidable.

### 1618-2664

The comment states that the Draft EIR/EIS does not explain the rationale for the 0.5:1 mitigation ratio used in AG-MM#1. See response to comment SJM-2489. In addition, the comment asked whether AG-MM#1 would be revised to increase the mitigation ratio from 0.5:1 to 1:1 for agricultural land within the 25-foot-wide area. Because this ratio was determined in consultation with the agricultural community, this ratio was not revised in the Final EIR/EIS.

### 1618-2665

The comment describes various recent agricultural preservation initiatives and requested the Final EIR/EIS discuss them in the No Project Alternative analysis. The Draft EIR/EIS description of the No Project Alternative properly focuses on reasonably foreseeable activities that would adversely affect the resource, whereas the activities discussed in the comment relate to improving the resource.

To address this comment, additional discussion of these initiatives to preserve agricultural farmland was added to the No Project Impacts discussion in Section 3.14.6.2, Important Farmland and Williamson Act and Agricultural Conservation Easement Contract Lands, in the Final EIR/EIS; however, the additional text does not change the conclusions of the No Project impacts discussion.

The comment also states that the Draft EIR/EIS does not recognize the potential growth-inducing impacts associated with the project. Please refer to Section 3.18, Regional Growth, in the Draft EIR/EIS, which does evaluate growth inducement and concludes the unplanned growth associated with the project would be small in comparison to anticipated population and employment growth. The discussion relies on adopted land use plans for a view of what the future might look like. The comment also states that the Draft EIR/EIS does not evaluate how growth-inducing impacts may increase conversion of agricultural land and agricultural parcels to rural residential uses near project stations. Please refer to Section 3.13.6, Environmental Consequences, Impact LU#4 of the Draft EIR/EIS for discussion of potential for conversion of agricultural land near project station areas. The key point, however, is that any future development accommodating induced growth would be consistent with adopted local government general plans, station-area plans, and zoning ordinances.

## Response to Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

### 1618-2666

The comment refers to the Draft EIR/EIS's discussion on page 3.14-34 of notifications to agricultural property owners or leaseholders that are adjacent to the area of project footprint disturbance; this discussion of notifications does not refer to instances where an agricultural property owner's property would be acquired by the Authority for use as part of the project footprint, because that is a separate and distinct process. The comment requests a minimum 12-month notice to farmland property owners and leaseholders in advance of any construction activities. The Authority complies with right-of-way notification requirements, which provide for a 3- to 12-month notification window. This lead time allows property owners or leaseholders to prepare functionally and economically for the temporary change in circumstances, including to make changes to their operations in anticipation of and in response to project construction. This commitment is formalized in AG-IAMF#4.

In addition, the comment asked whether mitigation would be added to ensure that property owners and leaseholders whose operations are impacted by project construction are able to find alternative farmland in the agricultural region to support their operations. Temporary and permanent impacts to the agricultural economy are discussed in Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS, including Impacts SOCIO#12 and SOCIO#13, and agricultural displacements and relocations are discussed in Impact SOCIO#8. CEQA does not require mitigation for these economic and social changes.

Temporary impacts on agricultural land, therefore, would not receive financial compensation. However, as discussed in Section 3.12 of the Draft EIR/EIS, there would likely be sufficient relocation supply for permanently affected agricultural businesses, and the Authority's right-of-way agents would work with each affected agricultural business to address issues of concern. Agents would attempt to resolve conflicts; for example, facilities potentially could be reconfigured so that there would be no net loss of operational capacity. The agents may not be able to resolve all issues and may offer compensation to landowners who demonstrate a hardship from loss of facilities.

### 1618-2667

As stated in Section 3.15, Parks, Recreation, and OpenSpace, of the Draft EIR/EIS, "Resources not available for public use, such as privately owned churches with playfields, privately owned recreational facilities, private schools, conservation easements, or agricultural preserves, are not included in this analysis." Coyote Ridge Open Space Preserve, the Northern Coyote Valley Conservation Area, and Tulare Meadows Conservation Easement are not included in this analysis. Conservation easements' and agricultural preserves' primary purpose is conservation, not recreation. Impacts on these types of resources are included in Sections 3.7, Biological and Aquatic Resources, or 3.14, Agricultural Farmland, of the Draft EIR/EIS. The Authority verified data from the 2016 California Protected Areas Database and other sources of information on parks, recreation, and open space resources. Based on public comments received on the Draft EIR/EIS, the Authority added five parks and one bicycle route to the analysis in Section 3.15 of the Final EIR/EIS. Conservation easements are discussed in more detail in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources.

## Response to Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

### 1618-2668

As stated in Section 3.15, Parks, Recreation, and OpenSpace, of the Draft EIR/EIS, the Santa Clara County Countywide Trails Master Plan, the Santa Clara County Valley Green print, and the North Coyote Valley Ridge Trails Feasibility Study were consulted for the regional and local plans and policies analysis. Planned trails were included in the analysis only if they were approved as a capital project and funded. The Santa Clara County Countywide Trails Master Plan, Santa Clara County Valley Greenprint, and the Bay Area Ridge Trail Council's Coyote Valley Trails Feasibility Study were reviewed to determine if any of the planned trails were also approved and funded. The Santa Clara County Countywide Trails Master Plan is not a funding-constrained plan; thus, unless the trail was otherwise existing or planned/funded in other documents, trails in the plan are not funded or approved and were not included in the analysis. The Santa Clara County Valley Greenprint is a vision document and unless otherwise indicated in other documents, trails in the vision that are not indicated as existing are not funded or approved and therefore not included in this analysis. The Bay Area Ridge Trail Council's North Coyote Valley Ridge Trails Feasibility Study was approved in November 2020, and the Ridge Trail project includes designing a separated trail along the existing Bailey Avenue overpasses to connect Coyote Ridge Open Space to the Coyote Valley Conservation Areas. The Ridge Trail project is not funded or approved and is not included in this analysis. Changes to Section 3.15 and Appendix 2-J associated with approval of the NCVRT Feasibility Study include identification of one corridor across North Coyote Valley that was determined to be feasible by partners and land managers within the next 5 to 10 years. These trail improvements include four segments -- Santa Teresa County Park through IBM Lands; North Coyote Valley Conservation Area to Bailey Avenue; Bailey Avenue Class I Trail to Coyote Ridge Open Space Preserve; and Santa Teresa County Park to Calero County Park.

### 1618-2669

The Draft EIR/EIS did use several of the eleven references provided by the commenter, including the California Essential Habitat Connectivity Project and the Santa Clara Valley Habitat Plan, as listed in Chapter 12, References. The comment noted that the Draft EIR/EIS does not include the Santa Clara Valley Agricultural Plan and the Santa Clara Valley Greenprint. To address this comment, additional discussion of these plans and relevant policies have been added to Section 3.14.3, Consistency with Plans and Laws; Volume 2, Appendix 2-J, Regional and Local Plans and Policies; and Volume 2, Appendix 2-K, Policy Consistency Analyses, of the Final EIR/EIS. The addition of these plans to the Final EIR/EIS did not change any impact conclusions.

### 1618-2670

The Authority has revised Tables 3.7-11 and 3.7-22 in the Final EIR/EIS to make several corrections and to reflect the most up-to-date data on protected areas and conservation easements. These revisions include the revised boundaries of the Pacheco Creek Regional Open Space Reserve and other corrections to the names of easements as noted by the commenter.

### 1618-2671

Comment noted. Thank you.

### 1618-2672

The comment states that new access and relocation of municipal water well and pump station facilities in Alternative 4 may conflict with the conservation easement located on the Tulare Meadows property in the North Coyote Valley Conservation Area and may affect a planned wildlife overcrossing. Improvements to the existing access road are needed to access the PTC site. Relocating the municipal water wells and pump station facilities is required to accommodate an additional track. A wildlife crossing would fit between the existing well/pump locations north of Bailey Avenue. The Authority will work with Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, and SCVOSA during Detailed Design Post-ROD to resolve conflicts with adjacent land uses and projects.



## Response to Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

### 1618-2673

The commenter is apparently referring to potential wildlife crossing design hazards that could result in animals dropping (falling off of) ledges or other exposed structures. As noted in revised mitigation measure BIO-MM#77a in the Final EIR/EIS, the Authority has further clarified the process that would be used to site and design crossings, in coordination with agency and stakeholder partners in the region to avoid and minimize these issues and to incorporate appropriate specific designs into the project. The Authority believes this measure is necessary because the project has not been fully designed yet and is therefore conceptual in nature. Additionally, land ownership and land use could change between the Final EIR/EIS and the time of construction. BIO-MM#77a would ensure that current land use is considered and the most optimal placement of wildlife crossings.

### 1618-2674

As noted in revised mitigation measure BIO-MM#77a in the Final EIR/EIS, the Authority has further clarified the process that would be used to site and design crossings, in coordination with agency and stakeholder partners in the region. Additionally, land ownership and land use could change between the Final EIR/EIS and the time of construction. BIO-MM#77a would ensure that current land use is considered in determining and the most optimal placement of wildlife crossings.

### 1618-2675

BIO-MM#76 in the Final EIR/EIS provides for wildlife-friendly fencing around soil stabilization areas, which would allow individuals to move through these areas. The embankment/at-grade section would pose a barrier, but there are aerial sections on each end so that animals can move around it or through it using the four crossings. The fence should funnel animals to aerial sections or crossings.

### 1618-2676

BIO-MM#77a was revised in the Final EIR/EIS to include the use of funnel fencing, where feasible, on all crossings east of Monterey Road under Alternatives 2 and 4 and for all crossings under Alternatives 1 and 3 to address this concern.

### 1618-2677

The comment asks how impacts from operations such as light and noise would be mitigated for Alternative 2. Impact BIO#47 in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS is considered to be less than significant under CEQA, so mitigation is not required. The project would implement BIO-IAMF#12 and AVQ-IAMF#1 to avoid and minimize lighting impacts. The Final EIR/EIS revises mitigation measure AVQ-MM#7 in Section 3.16, Aesthetics and Visual Quality, to clarify that transparent materials would not be used in noise barriers located in Audubon Important Bird Areas or where noise barriers are being used to attenuate bird startle effects. As noted in Section 3.4.8.2, Operations Noise, of the Draft EIR/EIS under all project alternatives, the Ldn contribution from these facilities would not generate additional noise impact beyond the train operations noise impacts. According to the Noise and Vibration Technical Report (Appendix 3.4-A, located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), the highest noise levels from ancillary facilities like the TPF would be 63 Ldn dBA at 110 feet when combined with other operational noises, but no TPF would generate noise impact due to the substation facility alone. The response of terrestrial wildlife to noise depends on the timing, intensity, and frequency of the sound, as well as the species' tolerance to noise. Livestock within approximately 30 feet of the edge of the HSR right-of-way would experience startle effects and stress from train passbys, and livestock within 65 feet of horn-sounding locations would experience startle effects and stress from horn sounding. Section 3.4, Noise and Vibration, and Section 3.16, Aesthetics and Visual Quality, of the Draft EIR/EIS describe design features and mitigation that would reduce effects from operation of the project. Other resource sections contain appropriate mitigation measures to reduce impacts during operation.

### 1618-2678

While there is some additional noise associated with tunnel portals, impacts relative to tunnel portal noise would be less than significant. As such, CEQA does not require mitigation. Please refer to Impact NV#5 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS for more information regarding tunnel portals. Tunnel and tunnel portal design features would be used to attenuate noise associated with HSR trains entering and exiting tunnels. The HSR right-of-way would be fenced off and dedicated wildlife crossings have been included in the proposed project to facilitate permeability to wildlife.

## Response to Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

### **1618-2679**

BIO-MM#72 outlines the requirements for compensatory mitigation for impacts on riparian habitats. Permanent impacts cannot be addressed on site (as that habitat is lost) but can be addressed near site. The compensation strategy is written to always prioritize lands in proximity to the impact unless the preservation/enhancement/restoration benefit would provide greater community/species benefit elsewhere.

### **1618-2680**

The commenter's meaning is unclear; however, if by "wildlife-friendly fencing" the commenter means fencing that allows continued movement under or over the fencing around the rail, this is not a feasible measure because it would violate safety and security requirements, as well as allow wildlife onto the rail where it could be struck and killed. Fencing surrounding soil stabilization areas in western Pacheco Pass would be wildlife friendly (with another fence closest to the rail that would be impermeable).

### **1618-2681**

Impacts on farmland and associated mitigation are described in Section 3.14, Agricultural Farmland, of the EIR/EIS. Roadway improvements or changes to be implemented as part of the project are not expected to change existing conditions. Therefore, no mitigation is required.

### **1618-2682**

The comment requests that the Blanchard Road extension on Sheet CV-S0802 be coordinated with the land manager with the Santa Clara Valley Open Space Authority (SCOSA). If Alternative 2 is selected, the Blanchard Road extension design will be refined during Detailed Design and would occur Post-ROD in coordination with the SCOSA.

### **1618-2683**

As noted in the Draft EIR/EIS, various HSR buildings and facilities would be lit throughout the night, contributing to localized increases in nighttime light levels. There would be no overhead lights on the HSR guideway. The project features (AVQ-IAMF#1) would provide lighting and building design intended to conform to the local design context. Fixed lighting sources at proposed HSR facilities, (including stations, tunnel portals, TPSS, and maintenance facilities), would be designed to direct lighting downward, minimizing light spillover; however, the 24-hour operation of the facilities would require a minimum level of lighting for work safety and security. Additionally, in Section 3.16, Aesthetics and Visual Quality, mitigation measures AVQ-MM#4: Provide Vegetation Screening along At-Grade and Elevated Guideways Adjacent to Residential Areas, AVQ-MM#6: Screen Traction Power Distribution Stations and Radio Communication Towers, and NV-MM#3: Implement Proposed California High-Speed Rail Project Noise Mitigation Guidelines are proposed to mitigate lighting impacts from HSR operations described in Impact AVQ#19: Permanent Direct Impacts on Nighttime Light Levels at Fixed Locations and Impact AVQ#20: Permanent Direct Impacts on Nighttime Light Levels from Trains. In Section 3.2, Transportation, Impacts TR#6, Continuous Permanent Delay/Congestion Consequences on Freeway Operations and TR#7, Continuous Permanent Delay/Congestion Consequences on Intersection Operations describe impacts of HSR operations on traffic under each alternative. TR-MM#1 describes potential mitigation that could be implemented to address traffic delays. In Section 3.4, Noise and Vibration, Impact NV#2: Intermittent Permanent Exposure of Sensitive Receptors to Noise from Train Operations describes impacts from HSR operation to sensitive receptors by alternative. Section 3.4.7 describes mitigation measures to reduce these impacts, including NV-MM#3: Implement Proposed California High-Speed Rail Project Noise Mitigation Guidelines, NV-MM#4: Support Potential Implementation of Quiet Zones by Local Jurisdictions, NV-MM#5: Vehicle Noise Specification, NV-MM#6: Special Trackwork at Crossovers, Turnouts, and Insulated Joints, and NV-MM#7: Additional Noise Analysis during Final Design. BIO-MM#80 was also modified in the Final EIR/EIS to further address noise and light impacts to wildlife from HSR facilities and operations. Additionally, the comment requests clarification on curbs and fencing adjacent to the facility shown on sheet TT-1403 for Alternative 3. Sheet TT-1403 is relevant for all four alternatives, as it shows the west portal of Tunnel 2, where the alignment is the same for all four alternatives. Maintenance access roads to HSR facilities will not typically be curbed. Fencing for the access road will be

## Response to Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

### **1618-2683**

provided as needed to control access to HSR facilities. The Authority will install fencing around the portal facility to restrict access.

### **1618-2684**

Please refer to the response to submission SJM-1618, comment 2683.

### **1618-2685**

The road referenced by the comment is Palm Avenue. As noted in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS, impacts were analyzed if they would increase traffic above baseline levels. The analysis assumes that little HSR station-related traffic would utilize Palm Avenue because the Downtown Gilroy and San Jose Diridon Stations are each more than 14 miles from the roadway. Alternative 2 would retain and improve the Palm Avenue connection to Monterey Road. Since the project would not negatively impact roadway operations at this location, detailed counts or forecasts of traffic levels were not prepared for Palm Avenue. Given the rural nature of the surrounding land uses, traffic levels at this location are expected to be light and therefore related impacts from light, noise, and pollutants are also expected to be insubstantial.

### **1618-2686**

Please see response to submission SJM-1618, comment 2673.

### **1618-2687**

Impacts on California red-legged frog and its habitat are identified in Impact BIO#8. Impacts are significant, and numerous mitigation measures are required, as listed in Table 3.7-27 in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS. Most relevant to this comment are BIO-MM#10 and BIO-MM#33. BIO-MM#33 provides the possibility of mitigation through purchase of credits at an approved conservation bank, but, to the extent that the Authority does not utilize that option, BIO-MM#10 contains provisions that ensure coordination with SCVHA in development of the mitigation plan and, potentially, long-term management of the mitigation lands.

### **1618-2688**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-7: Clarifications Regarding Project Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan.

### **1618-2689**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-7: Clarifications Regarding Project Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan.

### **1618-2690**

The analysis of Impact BIO#53 notes the conservation importance of the Pacheco Creek sycamore woodland, and that impact is found to be significant because of impacts in upper Pacheco Creek, including the impacts on sycamore woodland. Mitigation is required, and the analysis also notes that, within the study area, the availability of unprotected sycamore woodland far exceeds the combined conservation needs of SCVHA and HSR.

### **1618-2691**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-7: Clarifications Regarding Project Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan.

### **1618-2692**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-7: Clarifications Regarding Project Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan.

### **1618-2693**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-7: Clarifications Regarding Project Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan.

### **1618-2694**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-7: Clarifications Regarding Project Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan.

## Response to Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

### **1618-2695**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-7: Clarifications Regarding Project Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan.

### **1618-2696**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-7: Clarifications Regarding Project Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan.

### **1618-2697**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-7: Clarifications Regarding Project Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan.

### **1618-2699**

The analyses of noise (Impact BIO#44) and vibration (Impact BIO#47) impacts on wildlife did not identify any substantial noise or vibration impacts on tricolored blackbird colonies in upper Pacheco Creek or in the Coyote Valley. Accordingly, no issue appears to exist, and commenter provides no evidence in support of their assertion to the contrary.

### **1618-2698**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-7: Clarifications Regarding Project Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan.

### **1618-2700**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-7: Clarifications Regarding Project Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan.

### **1618-2701**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-7: Clarifications Regarding Project Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan.

### **1618-2702**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-7: Clarifications Regarding Project Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan.

### **1618-2703**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-7: Clarifications Regarding Project Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan.

### **1618-2704**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-7: Clarifications Regarding Project Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan.

### **1618-2705**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-7: Clarifications Regarding Project Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan.

### **1618-2706**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-7: Clarifications Regarding Project Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan.

### **1618-2707**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-7: Clarifications Regarding Project Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan.

The Authority is unable to find reference to a BIO-IAMF#25 or other IAMF similar to what is described in commenter's comment. However, as noted in Table 1 in the standard response, conflicts with LM-2 are not anticipated because other mitigation measures including BIO-MM#77a, BIO-MM#77b, BIO-MM#78, and BIO-MM#79, would also minimize the potential for any further conflicts. These measures require the Authority to develop plans for crossings in coordination with stakeholders such as the commenter to establish crossings in Pacheco Pass, to monitor crossings and implement adaptive management to ensure effectiveness, and to mitigate residual impacts through the conservation of lands important to facilitate movement between the Santa Cruz Mountains and the Diablo Range. Collectively, this approach supports the finding that conflicts will not occur.



## Response to Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

**1618-2708**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-7: Clarifications Regarding Project Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan.

**1618-2709**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-7: Clarifications Regarding Project Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan.

**1618-2710**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-7: Clarifications Regarding Project Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan.

**1618-2711**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-7: Clarifications Regarding Project Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan.

**1618-2712**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-7: Clarifications Regarding Project Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan.

The commenter asserts that there could be conflicts with the SCVHCP/NCCP related to maintenance of connections between large open parcels and habitat linkages. Potential conflicts with the SCVHCP are identified in Impact BIO#53, which finds impacts related to loss of California sycamore woodland habitat but does not find evidence for conflicts related to habitat connectivity. Commenter asserts such a conflict but provides no evidence or argument in support of the assertion. Lacking such evidence, there is no apparent conflict. The analysis of wildlife passage (Impact BIO#43) at western Pacheco Pass finds, however, that impacts are significant, and mitigation is required in the form of BIO-MM#77 and BIO-MM#78. Residual impacts are less than significant.

**1618-2714**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-7: Clarifications Regarding Project Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan.

**1618-2713**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-7: Clarifications Regarding Project Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan.

**1618-2715**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-7: Clarifications Regarding Project Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan.

**1618-2716**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-7: Clarifications Regarding Project Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan.

**1618-2718**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-7: Clarifications Regarding Project Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan.

The commenter asserts that there might be a conflict related to landscape resilience goals in the SCVHP. As described in the BARTR [Appendix I to Authority2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS], the landscape resilience goals were assessed for potential conflicts. The goal referenced by the commenter is aspirational in nature, and it relies further on Design Principals which are also aspirational in nature, and thus it is difficult to assess for specific conflicts. However, the Authority has taken a methodical approach to assessing conflicts, including those related to wildlife movement as noted by the commenter as an example. The comment does not provide facts showing any definitive or potential conflicts related to landscape resilience goals and thus the analysis in the EIR/EIS is accurate and consistent with our requirements under CEQA and NEPA.

## Response to Submission 1618 (Walter Moore, Peninsula Open Space Trust, The Nature Conservancy, Santa Clara Valley Open Space Authority, June 23, 2020) - Continued

### **1618-2717**

Conflicts with the SCVHCP/NCCP are identified in Impact BIO#53, which finds impacts related to loss of California sycamore woodland habitat but does not find evidence for conflicts related to habitat fragmentation and patch effects. Fragmentation and patch effects are addressed on a species-by-species basis in the Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS analysis and are resolved primarily through the mechanism of compensatory mitigation, administered through Mitigation Measure BIO-MM#10 and through a large number of species-specific mitigation measures.

### **1618-2719**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-7: Clarifications Regarding Project Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan.

### **1618-2720**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-7: Clarifications Regarding Project Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan.

### **1618-2721**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-7: Clarifications Regarding Project Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan.

Please also refer to response to submission SJM-1618, comment 2712 regarding project effects on habitat connectivity and response to submission SJM-1618, comment 2717 regarding project effects on habitat fragmentation. Both impacts are considered significant, but they are reduced to less-than-significant after implementation of required mitigation. Section 3.8, Hydrology and Water Resources, of the EIR/EIS and associated technical analyses provide detailed descriptions of the hydrological setting and efforts to minimize or avoid disruptions to hydrological processes on the landscape from the project.

### **1618-2722**

Commenter states there would be a "direct conflict" with an unclear, qualitative design principle and provides no evidence in support of this conclusory statement. No conflict is apparent.

### **1618-2723**

Commenter states the project "will affect multiple benefits as well as connectivity." Commenter does not identify the "multiple benefits", and they are not apparent. See response to submission SJM-1618, comment 2712 regarding project effects on habitat connectivity. No issue is apparent.

### **1618-2724**

Please refer to response to submission SJM-1618, comment 2712 regarding project effects on habitat connectivity, including the western Pacheco Pass area.

### **1618-2725**

The NEPA/CEQA analysis does not identify an impact due to disruption of the hydrologic regime in the Pacheco or Fisher Creek watersheds, and commenter provides no evidence to the contrary. Thus, there is no issue to resolve.

### **1618-2726**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

Please refer to response to submission SJM-1618, comment 2712 regarding project effects on habitat connectivity, including the western Pacheco Pass area.

## Submission 1287 (Neal Sharma, Peninsula Open Space Trust, May 19, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1287 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 5/19/2020  
**Submission Date :** 5/19/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** Neal  
**Last Name :** Sharma

**Stakeholder Comments/Issues :**

To Whom It May Concern,

222 High Street  
Palo Alto, CA 94301  
Office: (650) 854-7696  
Direct: (650) 352-6320  
openspacetrust.org

1287-78

Peninsula Open Space Trust (POST) respectfully requests an extension of time for the public comment period of the "California High-Speed Rail Project - San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS."

As posted, the DEIR/DEIS is available for public review for 45 days, ending on June 8, 2020. POST, like many other organizations, public agencies, and private individuals throughout California, has encountered disrupted work schedules and other complications from the current statewide stay-at-home order at a time when we are normally very busy. We believe we are not the only entity seeking to extend the public comment period for this Project Section because so many of us have been under duress for several weeks.

POST formally requests that the public comment period for the San Jose to Merced Project Section DEIR/DEIS be extended by a minimum of two weeks and would strongly recommend that the HSR Authority extend the period for a full 30 days beyond this initial 45-day comment period.

Thank you very much for your consideration,

Neal Sharma

\*Neal Sharma\*  
Wildlife Linkages Program Manager  
Peninsula Open Space Trust

## Response to Submission 1287 (Neal Sharma, Peninsula Open Space Trust, May 19, 2020)

### 1287-78

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-1: Public Outreach.



## Submission 1473 (Jacqui Sigg, Realty Income Corporation, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1473 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/23/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** Jacqui  
**Last Name :** Sigg

**Stakeholder Comments/Issues :**

1473-2340

Realty Income Corporation is the Owner of two properties, Home Depot located at 860 East Dunne Ave, Morgan Hill, CA and Hobby Lobby located at 990 Cochrane Plaza, Morgan Hill, CA that have the potential to be significantly impacted by Route Alternatives 1 and 3 of the California High Speed Rail Project.

As landowners, we strongly oppose the Route Alternatives 1 and 3, due to the significant disruption and impacts to our parcels and business operations. Our tenants operate high demand business, and Routes 1 and 3 as proposed would adversely impact our current use and operations at each site and would further hinder our flexibility and optionality in the future. As the landowner, this is of extreme concern given the proposed design and rights to be acquired for Route Alternatives 1 and 3 would detrimentally impact our marketability of both properties.

The design proposed for Route Alternatives 2 and 4 have no impacts to either of our properties and their current operations, which is preferred in order to protect our property value, marketability, and Company's portfolio. Should the route finalized for the project result in significant impacts to either site, the necessary actions will need to be taken to mitigate any financial costs associated with said impacts and the rights acquired. We strongly suggest the DOT thoroughly consider either route alternative 2 or 4, as alternative 1 and 3 would significantly impact two of our business operations.

Please keep us apprised on the decision process and advise when a decision has been made and a route has been chosen.

Thank you,

Jacqui

## Response to Submission 1473 (Jacqui Sigg, Realty Income Corporation, June 23, 2020)

### 1473-2340

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations, SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

The comment's support for Alternatives 2 and 4 and opposition to Alternatives 1 and 3 is noted.

## Submission 1378 (Christophe Rebboah, Rebekah Children's Services, May 27, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1378 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 6/16/2020  
**Submission Date :** 5/27/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** Christophe  
**Last Name :** Rebboah

**Stakeholder Comments/Issues :**

MR. REBBOAH: Great. Hello, can you hear me?

MR. GOLDMAN: Yes, we can hear you.

MR. REBBOAH: Great. Yeah, my name's Christophe Rebboah, I'm the CEO for Rebekah Children's Services in Gilroy. We serve the local community, up to 7,000 kids and families per year. We serve those who are most disadvantaged in our community.

1378-152

The rail's going to certainly impact our area in a very significant way. My comment is just one -- I just want to verbalize really the need. And the need is just to ensure that when the rail comes through that the environment on IOOF by Rebekah Children's Services and South Valley School have well thought out safe access to and from IOOF to Monterey Highway and by way of a pedestrian bridge. There's a whole list of other things that we have put forth in terms of request but really want to make sure that the panel understands the need for safety and efficiency for our kids and our families in our area.

Thank you.

COURT REPORTER: Could you please spell your name again?

MR. REBBOAH: Yes. Christophe. Yes. So it's

Christophe. It's Christopher without the R at the end, basically, Rebboah, R-E-B-B, as in boy, -O-A-H.

Yes. Thank you.

## Response to Submission 1378 (Christophe Rebboah, Rebekah Children's Services, May 27, 2020)

### 1378-152

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

The project includes all of the FRA/CPUC required improvements for at-grade crossings, including fencing of the right-of-way, four-quadrant gates, intrusion detection, and obstacle detection that meets the standards for safety. The Draft EIR/EIS does not identify a significant impact related to safety at at-grade crossings for Alternative 4. Therefore, the Draft EIR/EIS does not identify a need for mitigation for safety impacts beyond the inclusion of safety improvements in the project description. If a pedestrian bridge crossing is advanced separately from this project, the Authority would cooperatively work with the project sponsor, the City of Gilroy, UPRR, Caltrain, and other parties to advance that improvement.



## Submission 1700 (Karminder Brown, San Benito Land Trust, June 23, 2020)



Boris Lipkin  
Northern California Regional Director  
California High-Speed Rail Authority  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113

June 23, 2020

### Re: Comments on Draft EIR/EIS for the San Jose to Merced Project Section

Dear Mr. Lipkin:

The San Benito Agricultural Land Trust (SBALT) is the only local land trust in San Benito County. Our mission is to conserve regionally significant lands that sustain productive agriculture, preserve open space and maintain the rural character of the county. We thank the Authority for the opportunity to comment on the Draft EIR/EIS for the San Jose to Merced Project Section, which we will refer to here as “the Report”, and for the responses to our questions in the forthcoming Final EIR for the project section.

#### SBALT’s Soap Lake Ranch Agricultural Conservation Easement (ACE)

Since 2014 SBALT has held an ACE on the 1,113-acre Soap Lake Ranch property (“the Ranch”), located in the northernmost portion of San Benito County (see attached map). This unique property consists of biologically rich wetlands at the convergence of Pacheco Creek, Tequisquita Slough, and Ortega Creek and contains the significant seasonal wetlands known as San Felipe Lake. The SBALT easement protects an important flood basin for the Pajaro River and provides habitat for many species of wildlife, including Burrowing Owl, a CDFW species of special concern, and many species of migratory waterfowl protected under the Migratory Bird Treaty Act (MBTA) and California Fish and Game Code Section 3503.

The Ranch also supports a historic cow/calf cattle grazing operation, forming part of San Benito County’s vital agricultural economy and heritage. Twenty-nine percent (29%) of the soils on Soap Lake Ranch are Prime and sixty percent (60%) are classified as “Farmland of Statewide Importance” by the U.S. Department of Agriculture’s Natural Resources Conservation Service and the California Department of Conservation. When the grazing land is inundated during the winter, cattle are moved to another property. When not inundated, up to 850 acres of land on the Ranch can be grazed. In 2018 the landowners built new corrals and parking infrastructure in the southern 5-acre building envelope.

1700-2732

The Ranch ACE includes all of the 75-acre San Felipe Lake, as well as 350 acres of surrounding wetlands that dry down in the summer and provide wildlife habitat during the winter. San Felipe Lake is identified in the Report as one of two important areas in the RSA for waterfowl. During very wet winters, nearly the entire Ranch floods. In addition to the vast open wetlands, there are strings of riparian forest that line Tequisquita Slough, Pacheco Creek and Ortega Creek. These three drainages flow into San Felipe Lake before leaving through Millers Canal.

#### Omission of SBALT’s Soap Lake Ranch ACE in the Report

Section 3.14.1 of the Report (Agricultural Farmland/Introduction) describes agricultural farmland in the resource study area (RSA), where agricultural farmland is most susceptible to conversion to nonagricultural uses as a result of potential direct or indirect impacts from the construction and operation of the project. This section includes the statement: *There are no agricultural conservation easements or forest lands in the RSA; therefore, they are not discussed further in this section.* In Section 3.14.1.1, which defines various types of conservation easements, the statement is repeated: *There are currently no agricultural conservation easements in the RSA.*

We find this statement to be incorrect, as SBALT’s 1,113-acre Soap Lake Ranch ACE is located squarely within in the RSA. Furthermore, the Ranch is located directly in the path of Alternative 3 and just slightly to the north of Alternatives 1, 2 and 4. In addition to the Ranch, there are a number of other conservation easements nearby and adjacent to the Ranch, all of them within the RSA. As noted in the Report, these include multi-benefit conservation easements held by The Nature Conservancy (Soap Lake Properties), Santa Clara Valley Open Space Authority (Pajaro River Agricultural Preserve), and CDFW. Directly adjacent to the Ranch is the Pajaro River Mitigation Bank, held by Wildlands, Inc.

According to the Report, conservation areas were identified primarily using the California Protected Areas Database (CPAD) and the California Conservation Easement Database (CCED), and local conservation agencies and organizations (e.g., The Nature Conservancy) were contacted to obtain any additional parcels not yet recorded in CCED. SBALT’s Soap Lake Ranch ACE has been on record with CCED since 2018. SBALT submitted a letter to the Authority in September 2019 regarding the Preferred Alternative for the San Jose to Central Valley Wye project extent of the San Jose to Merced Project Section, and received a response from you in October 2019 which recognizes the “ecological, agricultural, and aesthetic” value of SBALT’s Soap Lake Ranch ACE. However, there is no mention of the Ranch in the Report dated April 2020.

**We request that the Authority acknowledge the existence and location of SBALT’s Soap Lake Ranch ACE in relation to the four proposed alternatives for HSR and nearby conservation areas. Will the final EIR be revised to include this information?**

Table 3.7-22 in the Report lists the impact by number of acres of each HSR alternative to neighboring conservation areas (TNC’s Soap Lake Properties, SCVOSA’s Pajaro River Agricultural Preserve, and Wildlands Inc.’s Pajaro River Conservation Area.) SBALT’s Soap Lake Ranch ACE is

1700-2733

## Submission 1700 (Karminder Brown, San Benito Land Trust, June 23, 2020) - Continued

1700-2733	not included in this table. <b>We request that the direct impacts to the Ranch, a permanent agricultural conservation area, be added to Table 3.7-22.</b>	1700-2738	the Ranch. <b>How will changes to the hydrology of the Ranch and impacts to the agriculture and wildlife resources on this conservation property be mitigated by the Authority?</b>
1700-2734	Assuming that the revised Final EIR will include SBALT's Soap Lake Ranch ACE among the listed conservation areas within the RSA, we ask the following questions:  1) With regard to <i>BIO-MM#84: Provide Compensatory Mitigation for Impacts on Conservation Easements</i> , <b>will SBALT be eligible to receive compensatory mitigation to offset impacts on Soap Lake Ranch ACE at a ratio of 2:1 (protected:affected), as well as compensation for any penalties incurred by SBALT resulting from the termination of a conservation easement or the permanent loss of a conservation area?</b>	1700-2739	<u>Significance of Soap Lake Floodplain and Cumulative Impacts:</u> SBALT's Soap Lake Ranch ACE is part of a network of interconnected conservation properties that extend throughout the Soap Lake Floodplain in northern San Benito County and southern Santa Clara County. Significant amounts of public funds have already been invested to protect these areas and support productive agriculture, functional floodplains, wildlife connectivity, and climate resilience.  Preservation of the Soap Lake floodplain is recommended by the Pajaro River Watershed Flood Prevention Authority as a preferred alternative for flood control in the Pajaro River watershed. The Report notes that because of the large area that drains into Soap Lake, developments that alter flows of any tributary of Soap Lake could result in cumulative impacts.  However, the Authority has failed to thoroughly consider the cumulative impacts on resources (including wildlife and agricultural lands of prime and statewide importance) of two reasonably foreseeable projects that are planned within the RSA or will have impacts within the RSA. Specifically, the New SR 152 Alignment (also known as the Highway 25 "Trade Corridor") and the Pacheco Reservoir Expansion Project. While these projects are noted in section 3.19 and appendices, little consideration is given in the Report as to how these two projects will add to the cumulative impacts when combined with HSR in the Soap Lake Floodplain. It is our understanding that all four proposed alternatives for the New SR 152 Alignment would transect the greater Soap Lake Floodplain, causing impacts to hydrology, water quality, wildlife movement, and agricultural lands of Prime and Statewide Importance. Alignment 1 would transect HSR in the heart of the floodplain. In the Report (Appendix 3.19A) it is noted that the Pacheco Reservoir Expansion Project is expected to have potential significant, unavoidable impacts to hydrology and water resources, geology, soils, and seismicity, also within the RSA for HSR.  <b>We therefore, ask the Authority to consider more fully the cumulative impacts on resources of these two specific and reasonably foreseeable projects on the Soap Lake Floodplain and the Conservation Areas within the floodplain, including SBALT's Soap Lake Ranch ACE.</b>
1700-2735	2) With regard to <i>Impact BIO#51: Permanent Conversion or Degradation of Conservation Areas</i> , <b>will compensatory habitat be provided to replace the permanent loss of habitat within SBALT's Soap Lake Ranch ACE commensurate with the land cover type and ecological function of the lands lost?</b>		
1700-2736	<u>Biological Resources</u> As noted in the Report, San Felipe Lake at Soap Lake Ranch is an important stopover location for wintering migratory waterfowl including native birds protected under the Migratory Bird Treaty Act (MBTA) and California Fish and Game Code Section 3503, as well as species and groups of regional or international conservation concern (e.g., waterfowl, shorebirds, roosting bats). The landowners have observed for generations that waterfowl entering San Felipe Lake use Tequisquita Slough as a migratory route each year.  <b>How will the grounded section of track crossing Tequisquita Slough and the realignment of Tequisquita Slough impact the migratory birds which use the Slough and its mature riparian vegetation for food and cover?</b>		
1700-2737	<u>Hydrology</u> The San Benito County Water District's Groundwater Sustainability Plan was not available for review at the time the Report was prepared. At this time, many chapters of the Plan are available at <a href="https://www.sbcwd.com/gsp-development/">https://www.sbcwd.com/gsp-development/</a> . <b>Will the Authority review the available draft sections of San Benito County Water District's Groundwater Sustainability Plan and include findings in the Final EIR?</b>		
1700-2738	Section 3.8 of the Report notes that the construction of bridges, culverts, viaducts, and maintenance facilities would permanently affect the Soap Lake floodplain, and that the construction period would span several years. Waterbodies that would be permanently affected by at least one of the alternatives in this area include Tequisquita Slough and associated sag ponds, marsh and seasonal wetlands. All of these affected waterbodies are in the immediate vicinity of SBALT's Soap Lake Ranch ACE, and the only grounded portion of track is planned to cross the Tequisquita Slough through a sag pond near the easement boundary of	1700-2740	Section 3.19.54 of the Report discusses impacts to Conservation Areas of construction of cumulative projects in the RSA that would result in the removal or degradation of natural land cover on parcels that are protected or managed specifically or that have been designated as targets for the conservation of biological or aquatic resources. Again, SBALT's Soap Lake Ranch ACE is not included in the list of conservation areas the project would cross. SBALT requests that the Ranch be added to this list of conservation areas that will be impacted by cumulative projects in the RSA.

## Submission 1700 (Karminder Brown, San Benito Land Trust, June 23, 2020) - Continued

1700-2741

**Other Omissions and errors in the Report**

Table 3.7-3 Soil Associations of the San Jose to Central Valley Wye Project Extent Soil Association does not identify any soils in the northern San Benito County portion of the project extant. Why were San Benito County lands not included in the Soil Associations Table?

1700-2742

Section 3.14.13 includes the statement *The Santa Clara Valley extends from the southern part of San Francisco Bay to Hollister in Santa Clara County*. The City of Hollister is the County seat for San Benito County.

1700-2743

**Preference for Alternative 4**

SBALT seeks the HSR alternative that will have the highest likelihood of preserving public and private investments in the natural infrastructure of the Soap Lake Floodplain and in our local agricultural economy. Because Alternative 4 would result in the least amount of permanent conversion of Important Farmland to nonagricultural use, as well as fewer impacts to other resources within the Morgan Hill and Gilroy Subsection, we strongly prefer Alternative 4. Finally, SBALT opposes Alternative 3, as it would transect Soap Lake Ranch ACE, causing irreparable damage to the valuable ecological and agricultural resources on the property.

We thank you for your time and for providing SBALT the opportunity to comment.

Sincerely,



Dan Dungy  
President

## Response to Submission 1700 (Karminder Brown, San Benito Land Trust, June 23, 2020)

### **1700-2732**

The comment states that the Draft EIR/EIS incorrectly concludes that there are no agricultural conservation easements in the RSA. The comment further notes that the Draft EIR/EIS omits discussion of the San Benito Agricultural Land Trust's Soap Lake Ranch Agricultural Conservation Easement, Pajaro River Agricultural Preserve (Santa Clara Valley Open Space Authority), Pajaro River Mitigation Bank (Wildlands, Inc.), and other agricultural conservation easements. To address this comment, statements that there are no agricultural conservation easements in the RSA were removed from Section 3.14.1, Introduction, and from Section 3.14.1.1, Definition of Terminology, in the Final EIR/EIS. New text describing methods used to describe and analyze impacts on agricultural conservation easements was added to Section 3.14.4, Methods for Evaluating Impacts, of the Final EIR/EIS. New text describing the agricultural conservation easements present in the RSA was added to Section 3.14.5, Affected Environment, of the Final EIR/EIS in a new subsection entitled Agricultural Conservation Easement Contract Farmlands. A discussion of agricultural conservation easement impacts was added to Section 3.14.6.2, Important Farmland and Williamson Act and Agricultural Conservation Easement Contract Lands, and Impact AG#8 of the Final EIR/EIS. Impact AG#8 was revised to account not only for Williamson Act Farmland but also agricultural conservation easements.

With respect to agricultural conservation easements, the Draft EIR/EIS initially reported there would be no impact; this has been revised for the Final EIR/EIS. Based on the revised analysis in the Final EIR/EIS, the impact would be less than significant. Table 3.14-13 in the Final EIR/EIS was revised to reflect the changed content of Impact AG#8.

### **1700-2733**

The Authority has revised Tables 3.7-11 and 3.7-22 in the Final EIR/EIS to include the Soap Lake Ranch Easement. This parcel was considered in the Draft EIR/EIS under a different name (i.e., Soap Lake Properties) based on information available to the Authority at the time the Draft EIR/EIS was prepared, but has been corrected to the correct name and easement holder in the Final EIR/EIS.

### **1700-2734**

The Authority has revised Tables 3.7-11 and 3.7-22 in the Final EIR/EIS to include the Soap Lake Ranch Easement. This parcel was considered in the Draft EIR/EIS under a different name (i.e., Soap Lake Properties) based on information available to the Authority at the time the Draft EIR/EIS was prepared, but has been corrected to the correct name and easement holder in the Final EIR/EIS. Table 3.7-22, which describes impacts on conservation easements, has been corrected in the Final EIR/EIS to clarify the acres of the Soap Lake Ranch Easement that would be affected by the project. The commenter is correct that BIO-MM#84 addresses this impact and that mitigation would include compensation to replace the permanent loss of conservation lands at a ratio of 2:1 (protected:affected). Additionally, BIO-MM#84 does require the Authority to compensate affected organizations for any penalties incurred from the termination of a conservation easement.

### **1700-2735**

The Authority has revised Tables 3.7-11 and 3.7-22 in the Final EIR/EIS to include the Soap Lake Ranch Easement. This parcel was considered in the Draft EIR/EIS under a different name (i.e., Soap Lake Properties) based on information available to the Authority at the time the Draft EIR/EIS was prepared, but has been corrected to the correct name and easement holder in the Final EIR/EIS. Table 3.7-22, which describes impacts on conservation easements, has been corrected in the Final EIR/EIS to clarify the acres of the Soap Lake Ranch Easement that would be affected by the project. The commenter is correct that BIO-MM#84 addresses this impact and that mitigation would include compensation to replace the permanent loss of conservation lands at a ratio of 2:1 (protected:affected). Additionally, BIO-MM#84 does require the Authority to compensate affected organizations for any penalties incurred from the termination of a conservation easement.

### **1700-2736**

Impacts on migratory waterfowl in Tequisquita Slough would include habitat loss and impairment (Impact BIO#34). This is identified as a significant impact requiring mitigation in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS. Mitigation for impacts on waterfowl habitat would be achieved through multiple mitigation measures, most notably BIO-MM#58.



## Response to Submission 1700 (Karminder Brown, San Benito Land Trust, June 23, 2020) - Continued

### 1700-2737

The Draft North San Benito County Groundwater Sustainability Plan was reviewed and discussed in Impact HYD#10. The Authority has added this reference to Table 3.8-3 in the Final EIR/EIS for quicker reference.

### 1700-2738

Please refer to Volume 3, Preliminary Plans for Project Design Record, for detailed information on how the project traverses through the area near San Benito Agricultural Land Trust's Soap Lake Ranch. Alternatives 1, 2, and 4 share the same alignment through this area, while Alternative 3 is located slightly to the north, a portion of which is located within the Soap Lake Ranch. Due to concerns for seismic stability crossing the fault zone in this area, each alternative would require crossing Tequisquita Slough on an embankment profile. To compensate for changes in hydrology and floodplain hydraulics in the slough, an approximately 1.3-acre basin would be excavated to convey flows around the proposed embankment under Alternatives 1, 2, and 4, with Alternative 3 using the same strategy by requiring a larger 3.0-acre basin. Pacheco Creek and some nearby wetlands would be crossed by an aerial viaduct structure that would not alter hydrology, but several nearby wetlands would be crossed by an embankment. All embankments in the Soap Lake floodplain would be equipped with equalizer culverts spaced 100 feet apart to maintain existing flood flow patterns. As stated in Impact HYD#2, the drainage design goal of the project is to maintain existing drainage patterns to the extent feasible. This would be accomplished by providing facilities for sources of concentrated flow to pass through or around the project. Considering these project features, the project would not substantially alter the hydrology of the San Benito Agricultural Land Trust's Soap Lake Ranch, and therefore mitigation is not required under CEQA.

The Pajaro River Watershed Flood Prevention Authority also commented on the agricultural resources within the Soap Lake Ranch conservation easement. The Authority would acquire parcels or portions of parcels necessary to construct the project. The Authority understands that some of the parcels that would be acquired to construct the railbed and associated infrastructure may contain existing conservation easements that were established to preserve the floodwater storage capacity of the Soap Lake floodplain. However, construction of the project would require the acquisition of these parcels, some of which may contain conservation easements owned by the Pajaro River Watershed Flood Prevention Authority, and developing them into a transportation corridor. During development of the preliminary design that is presented in Volume 3 of the Draft EIR/EIS, the Authority performed extensive hydraulic modeling of the Soap Lake floodplain to identify potential impacts and incorporate features into the project to avoid or minimize those impacts. Accordingly, the project has been designed to preserve the functioning of the Soap Lake floodplain and avoid substantial permanent impacts on floodplain hydraulics assuming that all the lands within the permanent HSR

## Response to Submission 1700 (Karminder Brown, San Benito Land Trust, June 23, 2020) - Continued

### 1700-2738

right-of-way in the Soap Lake floodplain would be converted into a transportation corridor.

However, some of the parcels specifically mentioned in the comment contain Important Farmland; these parcels are 013-01-0-0320 SAN BENITO COUNTY, 013-01-0-0210 SAN BENITO COUNTY, 013-02-0-0170 SAN BENITO COUNTY, 013-02-0-0210 SAN BENITO COUNTY, 013-02-0-0100 SAN BENITO COUNTY, 84140010 SANTA CLARA COUNTY, 84140011 SANTA CLARA COUNTY, and 84126032 SANTA CLARA COUNTY. Any conversion of Important Farmland would be accounted for through Impact AG#2 and Impact AG#3. Any impacts related to conversion of Important Farmland would be mitigated through AG-MM#1. This mitigation requires the Authority to purchase agricultural conservation easements from willing sellers within the same agricultural regions as the impacts occur. Mitigation would be at a minimum ratio of 1:1 for direct conversion and at a minimum ratio of 0.5:1 for indirect conversion as a result of creation of remnant or severed parcels. Although the replacement conservation easements would be located within the same agricultural region, there is no guarantee that they would be located within the Soap Lake floodplain to prohibit future development of the floodplain. Please refer to Section 3.14.6, Environmental Consequences, and Section 3.14.7, Mitigation Measures, respectively, for more information on impacts and mitigation proposed for Important Farmland.

### 1700-2739

The Authority disagrees with the commenter's assertion that the Draft EIR/EIS failed to consider the cumulative impacts on wildlife resources from the New SR 152 Alignment and the Pacheco Reservoir Expansion Project. The New SR 152 Alignment project was specifically listed and considered in Appendix 3.19-B of the Draft EIR/EIS, and the Pacheco Reservoir Expansion Project was specifically listed and considered in Appendix 3.19-A of the Draft EIR/EIS. Both reasonably foreseeable projects were specifically discussed in Section 3.19.6.6 of the Draft EIR/EIS related to cumulative impacts on the Santa Clara Valley Habitat Plan, which is a plan to conserve wildlife and wildlife habitat in the Santa Clara Valley. The analysis in this section concludes "Due to the HSR project effects, combined with potential effects of future projects, such as the Pacheco Reservoir expansion and the new SR 152 alignment from SR 156 to U.S. 101, there would be cumulatively significant impacts on the SCVHP." Draft EIS Section 3.19.6.7 Hydrology and Water Resources, discusses the Soap Lake floodplain under Surface Water Hydrology and Floodplains. The analysis concludes that under DECA the HSR project would not result in cumulatively considerable contributions to construction or operating impacts on floodplains including Soap Lake, therefore CEQA does not require mitigation. Section 3.9.6.13 of the Draft EIR/EIS also considers the new alignment of SR 152 and concludes that the project alternatives, in combination with other projects in the cumulative RSA, would result in a significant cumulative impact to agricultural farmland by permanently converting large areas of agricultural farmland to nonagricultural uses. The Authority believes that the analysis considered all reasonably foreseeable projects, including the specific two projects mentioned by the commenter.

### 1700-2740

Thank you for your comment. As a result of further coordination with SCVOSA, the Authority has added this easement to Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, and Section 3.14, Agricultural Farmland, of the Final EIR/EIS. This information has also been added to the list of conservation easements in Section 3.19, Cumulative Impacts, of the Final EIR/EIS.

### 1700-2741

Soils occurring in San Benito County were inadvertently omitted from Table 3.7-3 in the Draft EIR/EIS. This has been corrected in the Final EIR/EIS. This change does not affect the conclusions or findings of the EIR/EIS.

## Response to Submission 1700 (Karminder Brown, San Benito Land Trust, June 23, 2020) - Continued

### **1700-2742**

The comment notes that the Draft EIR/EIS incorrectly stated that the Santa Clara Valley extends to Hollister in Santa Clara County because Hollister is in San Benito County. To address this comment, the text was changed in Section 3.14.5.1, Regional Setting, of the Final EIR/EIS to say that the Santa Clara Valley extends to south of Gilroy.

### **1700-2743**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment states a preference for Alternative 4 and opposes Alternative 3.

# Submission 1753 (KAREN LATTIN, San Jose D2 Leadership Council, San Jose CWG Members, June 23, 2020)

## South San Jose High Speed Rail Community Working Group District 2 Leadership Council

California High Speed Rail Authority  
June 22, 2020  
Page 2

June 22, 2020

California High Speed Rail Authority  
Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, California 95113

Subject: **Comments on the Draft Project EIR/EIS  
San Jose to Merced Project Section**

Dear CHSRA Board Members and Staff:

### Introduction and Background

Thank you for the opportunity to review the April 2020 Draft Project EIR/EIS for the San Jose to Merced Section of the High-Speed Rail (HSR) Project. The South San Jose Community Working Group (CWG) has been working with the California High Speed Rail Authority (CHSRA) on behalf of the thousands of San Jose residents who live and work along the proposed HSR alignment in San Jose's Monterey Corridor. As a way of highlighting the importance of the Monterey Corridor, we note the following:

- Within a 500-foot wide band along the west side of the Corridor, there are more than 2,000 single- family, multi-family, and mobile home residences, many of which are directly adjacent to the UPRR tracks.
- Within a 500-foot wide band along the east side of the Corridor, there are more than 2,400 single- family, multi-family, and mobile home residences, many of which are directly across Monterey Road from the UPRR tracks.
- Assuming an average of 2.5 persons per dwelling unit, there are approximately 11,000 residents living along the Corridor.
- Within 500-feet of the Corridor, noise-sensitive land uses include the above-listed residences, Edenvale Garden Park, Ramac Park, and the Edenvale Library.
- There are hundreds of businesses in the Corridor whose access is directly to/from Monterey Road.
- Within the Corridor, there are three major east-west roadways that intersect with Monterey Road and cross the UPRR tracks at-grade: Chynoweth Avenue, Branham Lane, and Skyway Drive. These roadways carry substantial volumes of traffic and Skyway Drive is an important emergency response route as San Jose Fire Station #18 is located at the northeast corner of Monterey Road/Skyway Drive.

1753-3183

1753-3184

### Modified Alternative 4

Our primary comment is that the Draft EIR/EIS is deficient because it fails to include and evaluate a HSR alternative for the Monterey Corridor that would avoid or minimize the environmental impacts that are identified in the Draft EIR/EIS. As described in our March 20, 2019 letter to the CHSRA, a copy of which is attached and is submitted as part of our comments, we believe that a modified version of Alternative 4 should have been studied in the Draft EIR/EIS and we request its inclusion in the Final EIR-EIS. That alternative would consist of a blended system in a trench in the Monterey Corridor. The Draft EIS/EIR identifies significant and unavoidable safety & security and noise & vibration impacts for Alternative 4 in the Monterey Corridor, impacts that we believe would be avoided or lessened by placing the blended system in a trench (with or without the freight track in the trench). Most importantly, placing the blended system in a trench would avoid the identified significant and unavoidable impacts to emergency vehicle response times because grade-separations would be constructed at Skyway Drive, Branham Lane, and Chynoweth Avenue. It would also avoid the traffic impacts associated with at-grade crossings. Without the grade separations, total gate-down time during peak hours would approach 30% (i.e., 20 minutes of every hour), which is unacceptable to the community.

We note the CHSRA staff response of April 23, 2019 to our March 20, 2019 letter in which it is stated that the range of alternatives analysis was completed in 2018 and the focus was on completing the Draft EIR/EIS for the four alternatives that emerged from that analysis. However, after reviewing both Alternatives Analysis and the Supplemental Alternatives Analysis for the San Jose to Merced Section including Table 4 of Appendix 2.1, we did not see an evaluation of the trench option in the Monterey Corridor.

We note that EIR/EIS Alternative 2 places the HSR in a trench between Capitol Expressway and Skyway Drive. If that option is feasible in that segment of the Monterey Corridor, what would be the reason(s) continuing the trench farther south is not feasible? If the answer is increased cost, please be specific as to the amount of the increase and we question why that would equate to infeasibility in the context of the current estimated cost of \$80.3 billion (CHSRA, 2020) to construct Phase 1 of the HSR between San Francisco and Los Angeles. Further, we note that Santa Clara County Measure B, which was passed in 2016, includes \$314 million for Caltrain improvements between San Jose and Gilroy. Those funds could be used to contribute to the total cost of a modified Alternative 4 since the blended system directly benefits Caltrain.

To summarize, in accordance with CEQA Guidelines Section 15126.6, we request that the trench variation of Alternative 4 be evaluated in the Final EIR/EIS because it meets the project objectives while at the same time avoiding or substantially lessening some of the significant environmental impacts of the project.



# Submission 1753 (KAREN LATTIN, San Jose D2 Leadership Council, San Jose CWG Members, June 23, 2020) - Continued

California High Speed Rail Authority  
June 22, 2020  
Page 3

California High Speed Rail Authority  
June 22, 2020  
Page 4

1753-3185

## Alternative 4 with Grade Separations

If an evaluation of a modified version of Alternative 4 that places the blended system in a trench is evaluated and determined to be infeasible, we request evaluation of the following variation of Alternative 4 in the Monterey Corridor: At-Grade Blended System with Grade Separations. Under this variation, the blended system would be constructed at-grade as envisioned in Alternative 4, but with grade separations at Skyway Drive, Branham Lane, and Chynoweth Avenue. The designs for the grade separations could be similar to those shown under Alternative 2 for those three locations or other design options could be studied. In any case, the grade separations would avoid the safety & security and traffic impacts associated with at-grade crossings. Again, the impacts of the at-grade crossings are unacceptable to the community.

1753-3186

## Traffic

Pages 3.2-62 to 3.2-64 note that, under NEPA criteria, Alternative 4 will impact five intersections in the Monterey Corridor. Please identify the five intersections and please provide specifics as to how the impacts at those intersections will be mitigated.

1753-3187

## Safety and Security

SS-MM-#4, beginning on page 3.11-81, provides no concrete mitigation for the significant impacts of Alternative 4 to emergency vehicle response times. While potential solutions are listed, there are no details provided as to how the measures would mitigate the increase in response times. Also, the proposed monitoring of the situation is only for a near-term period, which does not take into account the full impact of the cumulative increase in the number of trains by year 2040. These deficiencies are a deferral of mitigation that does not comply with CEQA Guidelines Section 15126.4(a). Also, mitigation must be enforceable as required by PRC §21081.6. Please revise SS-MM-#4 to provide the required details.

1753-3188

## Noise and Vibration

For the Final EIR/EIS, please provide a table similar to Table 3.4-17 that shows the impacts of the alternatives assuming Quiet Zones are in place.

1753-3189

Will HSR use track ballast containing shredded rubber tires (as does VTA light rail) to reduce vibration impacts?

1753-3190

Comparing Table 3.4-26 to Table 3.4-17, the proposed noise barriers will benefit 905 of Alternative 4's 1,186 severely impacted receptors in the San Jose to Merced segment. That

1753-3190

leaves 281 unbenefited receptors. Why does Table 3.4-26 show the number of residual impacts as zero?

1753-3191

Table 3.4-34 shows that, even with Quiet Zones and noise barriers in place, there would be severe noise impacts at 179 receptors under Alternative 4 in the San Jose to Merced segment. Is there evidence that noise at these 179 receptors cannot be mitigated through acoustical treatment?

1753-3192

Figure 3.4-40 shows ten proposed noise barriers (heights of 8-14 feet) in the Monterey Corridor under Alternative 4. However, Figure 3.4-43 shows only three noise barriers (heights of 8-14 feet) in the Monterey Corridor under Alternative 4 with Quiet Zones in place. Under the Quiet Zone scenario, where noise barriers are no longer proposed, what type/height of barrier (if any) would be constructed along the HSR route?

1753-3193

## Cultural Resources

The Monterey Corridor is part of the El Camino Real, which is designated as California Historical Landmark #784. We could not find discussion of this resource in Section 3.17 of the Draft EIR/EIS. Please include this resource in the Final EIR/EIS, along with an evaluation of the project's impacts, if any.

## Conclusion

We thank you for your consideration of our comments on the Draft EIR/EIS. We look forward to your responses in the Final EIR/EIS. It is our hope that we can work together with you in achieving our goals and, at the same time, have an improved transportation system. Please contact Karen Lattin at [klattin@comcast.net](mailto:klattin@comcast.net) if you have any questions regarding this letter.

Sincerely,

Leaders in the San Jose District 2 Leadership Council, and  
Members of the South San Jose High Speed Rail Community Working Group

## Submission 1753 (KAREN LATTIN, San Jose D2 Leadership Council, San Jose CWG Members, June 23, 2020) - Continued

California High Speed Rail Authority  
June 22, 2020  
Page 5

<b>Karen Lattin,</b> CWG, D2 Leadership Council, Los Paseos Neighborhood	<b>Greg Peck,</b> CWG, D2 Leadership Council, Los Paseos Neighborhood	<b>Amy Georgiades,</b> CWG, D2 Leadership Council, Los Paseos Neighborhood	<b>Norma Callender,</b> D2 Leadership Council, Santa Teresa Foothills Neighborhood Association
<b>Brian Gurney,</b> CWG, Tulare Hill HOA	<b>Alan Chan,</b> Los Paseos Neighborhood	<b>Barbara Canup,</b> Los Paseos Neighborhood	<b>Russ Failing,</b> President-Oak Grove NA
<b>Manuel Souza,</b> Hayes Neighborhood	<b>Judy Purrington,</b> Friends of Edenvale Library	<b>Perry Henry,</b> CCNA	<b>Mila Healy,</b> Cottle Lean Neighborhood
<b>Sharad Gupta,</b> D2 Leadership Council, Palmia Neighborhood	<b>Marie Arnold,</b> D2 Leadership Council, Blossom Valley NA	<b>Yazmin Rios,</b> Edenvale Great Oaks NA (EGOPIC)	<b>Janet Walde,</b> D2 Leadership Council
<b>Elvera Faria,</b> D2 Leadership Council, Cottle/Lean Neighborhood	<b>Herb Bowen,</b> Los Paseos Neighborhood	<b>Jon Reinke,</b> Santa Teresa Foothills Neighborhood Association	<b>John Hesler,</b> VP Santa Teresa Foothills Neighborhood Association
<b>Ram Iyer,</b> Station 121	<b>Carole Holcomb,</b> Cottle Lean Neighborhood	<b>James Patterson,</b> Vice President-Oak Grove NA & CWG	<b>Patricia Carlin,</b> CWG, Metcalf Neighborhood
<b>Dave Wilkins,</b> D2 Resident	<b>Lalbabu Prasad,</b> Hayes NA	<b>Jennie Han,</b> D2 Resident	<b>Darryl Ospring</b> D2 Leadership Council

California High Speed Rail Authority  
June 22, 2020  
Page 6

Attachment: March 20, 2019 Letter to Brian Kelly

cc: Mayor Sam Liccardo & San Jose City Council  
Santa Clara County Board of Supervisors  
Nuria Fernandez & Board Members, Santa Clara Valley Transportation Authority  
Jim Hartnett & Board Members, Peninsula Corridor Joint Powers Board  
Assemblyman Ash Kalra  
Assemblyman Kansen Chu  
Assemblyman Mark Stone  
Senator Jim Beall  
Senator Bill Monning  
John Ristow, Director, San Jose Department of Transportation

# Submission 1753 (KAREN LATTIN, San Jose D2 Leadership Council, San Jose CWG Members, June 23, 2020) - Continued

*District 2 Members of the San Jose High-Speed Rail Community Working Group  
District 2 Neighborhood Leadership Council*

Brian P. Kelly & CAHSR Board  
March 19, 2019  
Page 2

March 20, 2019

Mr. Brian P. Kelly, Chief Executive Officer and Board of Directors  
California High Speed Rail Authority  
770 L Street, Suite 620  
Sacramento, CA 95814

Subject: Request for High Speed Train Alternatives to be Evaluated for the Monterey Corridor in San Jose

Dear Mr. Kelly and CAHSRA Board Members,

The District 2 Members of the San Jose HSR Community Working Group (CWG) have been working with the California High Speed Rail Authority (CHSRA) on behalf of the thousands of San Jose residents who live and work along the proposed High-Speed Rail (HSR) alignment in San Jose's Monterey Corridor. It is our understanding that the CHSRA is scheduled to identify a Preferred Alternative (PA) in September 2019, followed by the preparation of an EIS/EIR for the San Jose to Merced Segment, which includes the Monterey Corridor. The purpose of this letter is to request the study of a modified blended trench alternative that we believe will result in an HSR design that avoids or minimizes the adverse effects of the HSR on our community to the greatest extent feasible.

## Significance of the Monterey Corridor

The Monterey Corridor area of concern in San Jose extends for a distance of approximately 7.9 miles between Capitol Expressway on the north and Bailey Avenue on the south. It includes Monterey Road, a major four- to six-lane arterial and the UPRR tracks that are utilized by Caltrain, Amtrak, and freight trains. Unless constructed in a manner that will minimize effects, the proposed construction of the HSR in the Monterey Corridor will result in unacceptable significant short- and long-term impacts to those who live and work along the Monterey Corridor. As a way of highlighting the importance of the Monterey Corridor, we note the following:

- Within a 500-foot wide band along the west side of the Corridor, there are more than 2,000 single-family, multi-family, and mobile home residences, many of which are directly adjacent to the UPRR tracks.
- Within a 500-foot wide band along the east side of the Corridor, there are more than 2,400 single-family, multi-family, and mobile home residences, many of which are directly across Monterey Road from the UPRR tracks.
- Assuming an average of 2.5 persons per dwelling unit, there are approximately 11,000 residents living along the Corridor.
- Within 500-feet of the Corridor, noise-sensitive land uses include the above-listed residences, Edenvale Garden Park, Ramac Park, and the Edenvale Library.
- There are hundreds of businesses in the Corridor whose access is directly to/from Monterey Road.
- Within the Corridor, there are three major east-west roadways that intersect with Monterey Road and cross the UPRR tracks at-grade: Chynoweth Avenue, Branham Lane, and Skyway Drive. These

roadways carry substantial volumes of traffic and Skyway Drive is an important emergency response route as San Jose Fire Station #18 is located at the northeast corner of Monterey Road/Skyway Drive.

- There is a large group of black walnut trees that line Monterey Road from San Jose to Gilroy that are designated Heritage Trees. The group of trees, known as Keesling's Black Walnut Shade Trees, is listed in the Santa Clara County Heritage Resource Inventory (approved by the Board of Supervisors 4/20/82) and the California Historical Resources Directory as a State Point of Interest (approved by the State Historical Resources Commission 7/02/85). A plaque marking this historic resource is located adjacent to the UPRR tracks 0.16-mile north of Skyway Drive.
- The Monterey Corridor is part of the El Camino Real, which is designated as California Historical Landmark #784.

## Issues of Importance

In view of the above-listed substantial community and environmental resources that are present along the HSR alignment in the Monterey Corridor, we are focusing solutions that will achieve the following key goals to the greatest extent feasible:

- Avoid vehicular, pedestrian and bicycle safety, traffic operation, and emergency response impacts by grade separating Skyway Drive, Branham Lane, and Chynoweth Avenue from the HSR/Caltrain.
- Minimize noise & vibration impacts, both during construction and during the operational phase.
- Minimize right-of-way impacts, especially those that will require the acquisition of residences and/or businesses.
- Maintain access between Monterey Road and local businesses.
- Minimize disruption during construction by avoiding night-time work, requiring the use of low-emission construction equipment, and avoiding prolonged roadway closures/detours.
- Minimizing visual impacts, especially those associated with any elevated facilities.
- Preserving the historic Keesling Trees where feasible.

## HSR Alternatives

We understand fully that there are trade-offs on a large project and that there is no such thing as a project with no effects. However, we believe that it is feasible to build an HSR project in the Monterey Corridor that achieves the objectives we listed above.

Similar to what is planned from the San Francisco to San Jose Segment, it is our understanding that a blended HSR/Caltrain system is being considered, which would allow the electrification of Caltrain to expand from south of the Tamien Station to Gilroy. The blended system would substantially reduce the footprint of the project (as compared to separate systems) and would allow for diesel-powered Caltrain engines to be replaced with electric trains, both of which we support.

To further reduce impacts, we request that one of the alternatives studied in the EIS/EIR be one where the HSR/Caltrain tracks are depressed in a trench along the Monterey Corridor between Capitol Expressway and Metcalf Road. This proposed alternative would consist of 3 tracks, with an existing freight track relocated at-grade to the east side of the UPRR right-of-way (i.e., away from the residences) as a first stage. This would

# Submission 1753 (KAREN LATTIN, San Jose D2 Leadership Council, San Jose CWG Members, June 23, 2020) - Continued

Brian P. Kelly & CAHSR Board  
March 19, 2019  
Page 3

allow for the existing freight, Amtrak, and Caltrain service to continue uninterrupted, which we understand is mandatory. Once this occurs, construction of the 2-track HSR/Caltrain facility would take place in a trench, including retaining walls, in the vacant westerly portion of the UPRR right-of-way.

The advantages of this alternative would be substantial and would include the following:

- Most important, by depressing the HSR/Caltrain tracks, there would be no future at-grade crossings of Skyway Drive, Branham Lane, and Chynoweth Avenue by HSR/Caltrain, which would avoid the traffic, vehicular, pedestrian and bicycle safety, and emergency response impacts of an at-grade design. The only remaining at-grade crossing would be for the occasional freight trains and twice daily Amtrak trains.
- The noise and visual impacts of this design would be much less than an at-grade or elevated system.
- By only depressing the two HSR/Caltrain tracks, we assume that construction would be quicker and less costly than if all three tracks were depressed. Please let us know if this assumption is accurate.

If it is determined that this proposed alternative is not feasible for Capitol to Metcalf, we would respectfully request that it be considered for a shorter segment that would include the intersections of Skyway, Branham and Chynoweth to avoid the significant impacts not having grade separations at these intersections would create.

While we understand that an elevated design alternative, whereby the system is constructed on a viaduct, may have certain advantages, we believe that its visual and aesthetic aspects would be significant and unmitigable, as well as be incompatible with the surrounding uses and the corridor's designation as a California Historical Landmark. While such a design may be acceptable for an industrial or rural setting, it is not desirable for a corridor that is predominantly bordered by residences, especially when there are other feasible options. To this point, we note the permanent adverse visual effects from where BART is elevated on a viaduct through residential areas in various East Bay cities.

Brian P. Kelly & CAHSR Board  
March 19, 2019  
Page 4

## Conclusion

We thank you for your consideration of the requests stated in this letter. It is our hope that we can work together with you in achieving our goals and, at the same time, have an improved transportation system. Please contact Karen Lattin at [kblattin@comcast.net](mailto:kblattin@comcast.net) if you have any questions regarding this letter.

Sincerely,

District 2 Members of the San Jose High-Speed Rail Community Working Group and  
Leaders in the San Jose District 2 Neighborhood Leadership Council (D2 NLC)

<u>Karen Lattin</u> CWG D2 NLC Los Paseos Neighborhood	<u>Greg Peck</u> CWG D2 NLC Los Paseos Neighborhood	<u>Amy Georgiades</u> CWG D2 NLC Los Paseos Neighborhood	<u>Patricia Carlin</u> CWG Metcalf Neighborhood	<u>Brian Gurney</u> CWG Tulare Hill HOA
<u>James Patterson</u> CWG Member-at-Large- Oak Grove NA	<u>Manuel Souza</u> CWG Hayes Neighborhood	<u>Barbara Canup</u> Los Paseos Neighborhood	<u>Alan Chan</u> Los Paseos Neighborhood	<u>Russ Failing</u> President- Oak Grove NA
<u>Judy Purrington</u> Friends of Edenvale Library	<u>Perry Henry</u> CCNA	<u>Mila Heally</u> Cottle Lean Neighborhood	<u>Dave Wilkins</u> D2 Resident	<u>Rose Combs</u> D2 Resident
<u>Marie Arnold</u> D2 NLC D2 Resident	<u>Yazmin Rios</u> Edenvale Great Oaks NA (EGOPIC)	<u>Jon Reinke</u> Santa Teresa Foothills Neighborhood Association	<u>John Hesler</u> Santa Teresa Foothills Neighborhood Association	<u>Elvera Faria</u> D2 NLC Cottle/Lean Neighborhood
<u>Herb Bowen</u> Los Paseos Neighborhood	<u>Norma Callender</u> D2 NLC	<u>Janet Walde</u> D2 NLC	<u>Lalbabu Prasad</u> Hayes NA	<u>Jerry Lewis</u> Hayes Neighborhood
<u>Janet Lewis</u> Hayes Neighborhood	<u>Carole Holcomb</u> D2 NLC			

Cc: Boris Lipkin, Northern CA Regional Director, CAHSRA  
Morgan Galli, Interim Northern California Regional  
Stakeholder Manager, CAHSRA  
Mayor Sam Liccardo & San Jose City Council  
Santa Clara County Board of Supervisors  
John Ristow, Acting Director, San Jose Department of  
Transportation  
Board of Directors, Peninsula Corridor Joint Powers Board

Senator Jim Beall  
Senator Bill Monning  
  
Assemblyman Ash Kalra  
Assemblyman Mark Stone  
Board of Directors, Santa Clara Valley Transportation  
Authority



## Response to Submission 1753 (KAREN LATTIN, San Jose D2 Leadership Council, San Jose CWG Members, June 23, 2020)

### 1753-3183

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations.

The comment states that the Draft EIR/EIS is deficient because it fails to include and evaluate an HSR alternative for the Monterey Corridor that includes a trench. Project alternatives through the Monterey Corridor vary in respect to design and environmental impacts. Alternatives 1 and 3 would be located within the median of Monterey Road on a viaduct. Alternative 2 would be located east of and adjacent to UPRR and includes grade separations along the Monterey Corridor. Alternative 4 would operate on a blended system on existing Caltrain tracks. The impacts of these alternatives vary by resource and are described by subsection in the relevant resource sections. The comment requests that a modified version of Alternative 4 should be studied in the Draft EIR/EIS. Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS described alternatives that were considered and rejected from further consideration. These included a cut-and-cover tunnel along Monterey Road, which was rejected due to prohibitive cost (approximately twice the cost of median viaduct option) and groundwater hydrology and supply effects. The Authority will continue to engage jurisdictions and stakeholders during the design, construction and operation of the project.

### 1753-3184

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations.

The comment relates to evaluation of a trench option in the Monterey Corridor. Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS described alternatives that were considered and rejected from further consideration. These included a cut-and-cover tunnel along Monterey Road, which was rejected due to prohibitive cost (approximately twice the cost of median viaduct option) and groundwater hydrology and supply effects. In the EIR/EIS, the extent and locations of trenches are defined as any section of track requiring excavation of greater than 5 feet. The trench between Capitol Expressway and Skyway Drive in Alternative 2 is required for the track to safely clear underneath the Capitol Expressway overpass after passing over UPRR to the north. The inclusion of a trench at this location does not reflect the feasibility of constructing a trench farther south.

### 1753-3185

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations, SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The comment requests evaluation of a variant on Alternative 4 that includes an at-grade blended system with grade separations.

## Response to Submission 1753 (KAREN LATTIN, San Jose D2 Leadership Council, San Jose CWG Members, June 23, 2020) - Continued

### **1753-3186**

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-1: Site-Specific Mitigation for Traffic Impacts.

The comment stated that the Draft EIR/EIS should identify five intersections in the Monterey corridor with impacts under Alternative 4 and provide specifics regarding mitigation. Please refer to Section 3.2.6.2, Roadways, Freeways, and Intersections (Vehicle Circulation), of the Draft EIR/EIS for specifics regarding these findings. The intersections affected by the project under Alternative 4 within the Monterey corridor are: Monterey Road/Skyway Drive(signalized), Monterey Road/Branham Lane (signalized), Monterey Road/Chynoweth Avenue-Roeder Road (signalized), Saddlebrooke Drive/Branham Lane(unsignalized), and Roeder Road/Azucar Avenue-Vera Lane (unsignalized). Please refer to Table 3.2-23 in Section 3.2, Transportation, of the EIR/EIS for additional information;

In response to comments, the Authority conducted further analysis and developed site-specific mitigation measures for consideration that could reduce some of the identified adverse traffic effects identified in the EIR/EIS.

### **1753-3187**

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-2: Emergency Vehicle Response Times.

### **1753-3188**

Please refer to Tables 3.4-28 through 3.4-31 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS, which provide summaries of noise impacts for the four project alternatives without mitigation, with noise barriers, and with a combination of quiet zones and noise barriers.

### **1753-3189**

Vibration impacts would be mitigated with NV-MM#8, which discusses some potential mitigation options. Further studies during the subsequent engineering phases of the project would determine specific vibration mitigation measures. The vibration analysis assumed all tracks were ballast and tie construction with concrete ties, except in tunnels where concrete slab track would be used.

### **1753-3190**

The Number of Residual Impacts (Severe/ Moderate) column in Table 3.4-26 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS summarizes the residual noise impacts that would remain directly behind each noise barrier. The total residual noise impacts in each subsection without mitigation, with noise barriers, and with a combination of quiet zones and noise barriers under Alternative 4 are summarized in Table 3.4-31.

### **1753-3191**

The remaining 179 severe noise impacts in Table 3.4-34 under Alternative 4 are impacts that could not be mitigated using only a combination of quiet zones and noise barriers. Remaining severe noise impacts would need to be mitigated through other means listed in NV-MM#3, NV-MM#4, NV-MM#5, NV-MM#6, and NV-MM#7. Two of these other mitigation options are to install building sound insulation or acquire noise easements.

### **1753-3192**

The noise mitigation analysis has been conducted for two scenarios: (1) with noise barriers and (2) with a combination of quiet zones and noise barriers. The noise mitigation analysis first looks at the possibility of mitigating noise impacts through the use of only noise barriers. As a further step, the noise mitigation analysis also looks at mitigating noise impacts through a combination of quiet zones and noise barriers. With quiet zones in place, there would be less noise impact from the project, and therefore fewer noise barriers would be needed to mitigate remaining noise impacts. There are fewer noise barriers shown in Figure 3.4-43 than in Figure 3.4-40 because Figure 3.4-43 assumes that quiet zones are in place before looking at what noise barriers may be needed.

### **1753-3193**

The El Camino Real California State Historic Landmark was determined to not be an historical resource in the APE, as concurred by SHPO. See HASR Section 7.4.1, Roads and Highways, for a discussion of the landmark. As such, the landmark does not require impacts analysis in the EIR/EIS.

# Submission 1664 (Connie Ludewig, San Martin Neighborhood Alliance (SMNA), June 23, 2020)



*"Together We Make A Difference"*

P.O. Box 886 San Martin, CA 95046  
[info@smneighbor.org](mailto:info@smneighbor.org) • [www.smneighbor.org](http://www.smneighbor.org)

June 23, 2020

Mr. Ricci Graham

Information Officer

California High-Speed Rail Authority

100 Paseo de San Antonio Suite 300 San Jose, CA 95113

RE: San Jose Merced Draft EIR/EIS Public Comments

Dear Mr. Ricci Graham,

The San Martin Neighborhood Alliance (SMNA), is a not for profit organization, who represents unincorporated San Martin. Our rural residential community located between Morgan Hill and Gilroy will be negatively impacted by High Speed Rail. Californians voted for Prop 1-A for HSR to connect from San Francisco/San Jose to the Central Valley, with the route through Altamont Pass; the present plans are not anything near what residents voted for, nor what was promised. Further, voters were promised that HSR would never require subsidies for operation for a project that is NOT funded. The EIR/EIS as outlined, will destroy the lives, and livelihood, of thousands in South Santa Clara County.

We oppose the EIR/EIS, as the findings do not consider numerous human impacts created by the alternatives 2 and 4. The trains will run through the center of our historic district of San Martin. San Martinians, with 7,200+ residents, are concerned about this project and the many negative impacts to property values, and water quality (the majority of residents

and farmers rely on solely upon wells for residential and agriculture water). Paramount concerns are the resulting HSR noise and vibration, and the delay of nearly an hour for these trains to pass through our communities. We have a small county airport in San Martin, a County Roads headquarters, many small one owner businesses, ranches and farms. The hardworking people stand to lose lifetimes of family farms, small business, and our heritage; some families have 100+ years of history in San Martin.

The issues with ANY of the alternative routes are many, but building HSR down alternate #4, along Monterey Road corridor, poses many negative impacts, compromising 'open space' and Ag reserves through the South County, through an environmentally protected Coyote Valley; one of the last green open areas in the County. This open space is inhabited by wildlife that travels from the East Diablo Foothills to the Western Santa Cruz Mountain Foothills. It is also an especially important watershed and flood control plain. It does not matter that the result could be an elevated train track as the construction would decimate and destroy this delicate habitat! The result would divide this valley and destroy protected agricultural lands.

**We respectfully ask that you research and provide resolutions to the following impacts:**

- HSR has ignored the compounding impacts to San Martin, especially with closing/alternating roadways to reroute traffic via Colony Ave (a rural residential 2-lane country road)
- There are no updates regarding upgrades to the immediate surrounding areas of San Martin downtown area
- Please be specific about several projects on Monterey Road that were approved based on certain mitigations to handle increase in traffic
- Street closures, diverting traffic to Colony Avenue, causes numerous traffic flow concerns in San Martin and surrounding areas
- Our comments further address Alternatives 2 and 4, with the tracks running through the center of our charming community, and nearby San Martin Gwinn School
- The impact and delays for emergency vehicles, as well as the public, of the 'at grade' crossings at Middle, San Martin, Church, and Masten Avenues, and the potential safety concerns with pedestrians trying to cross the tracks at these locations and elsewhere along the 'at grade' tracks

**Sound:** The noise and vibration from these trains—running as often as every 3 minutes during peak commute times—will mean that structures within several hundred feet from the tracks will be significantly impacted by high noise levels and vibrations. **Considering the proximity to the school, this will adversely impact the education of hundreds of children,** as well as routine and daily traffic attempting to cross from East to West of Monterey Road and the Railway obstacles. The result will be a severe and irreversible diminishing of our ability to maintain the quality of life.

## Submission 1664 (Connie Ludewig, San Martin Neighborhood Alliance (SMNA), June 23, 2020) - Continued

1664-2438 | The CHSRA position in the EIR/EIS sites Federal, State and possibly County regulations that permit alternatives (2 and 4) to run through the center of our community with up to 16 HSR trains per hour at peak commuting times. **In addition, Caltrain will be running 4 commuter trains (likely to increase since HSR will not have a station in San Martin, nor Morgan Hill) with additional freight trains using the same right of way daily. This means that at full buildout during peak commute times up to 16 trains per hour will run on the tracks. This means that trains could be traveling through our community approximately every 3 minutes.** Amtrak trains also run through the center of our community with up to 4 trains per day.

What the EIR/EIS have not considered, are the numerous negative human and financial impacts created by these alternatives – for San Martin. Alternative 2 impacts everyday farming, preventing equipment from being transferred from various farms, and will place the tracks through the center of downtown San Martin. Alternative 4 will erase the charm, but primarily the history and heritage of families who have resided here for decades.

1664-2439 | **Sound:** The noise and vibration from these trains—will mean that structures within several hundred feet from the tracks will be significantly impacted by high noise levels and vibrations. This impact will make it virtually impossible for our businesses in this direct vicinity to maintain the quality of their businesses; the result will be a severe and irreversible diminishing of their ability to serve our community according to our mission and to raise funds needed to keep the site open and operational.

1664-2440 | **Alternative 2 makes this statement:** “The project would not cause a substantial adverse change in the significance of the resource because construction of the HSR embankment would not materially impair characteristics that qualify it for listing in the CRHR.” **This does not address the environmental issue of sound that would eliminate the serene quality of life. Alternative 4 states that,** “The project would not cause a substantial adverse change in the significance of the resource because project activities would not materially impair characteristics that qualify it for listing in the CRHR.” **However, the reality is that the heart of our community will be torn apart, demolished, eliminating not only local serving businesses “the present”, but also our past of local serving business, education, and residential and agricultural history.**

1664-2441 | **Vibrations:** Vibrations will be an ongoing concern for the long-term effects on historical buildings that require constant preservation and maintenance work. From comments shared by many who have experienced vibrations, they can be considerably more of a concern than what is presented by the CHSRA.

### Environmental Impacts:

1664-2442 |

- The impact of the near constant noise of trains during peak commute hours is significantly underrated and will render the site useless for education and recreation activities as required in the deed to the site. Even during non-peak commute times, the disruption to programs and events will be significant

1664-2443 |

1664-2444 |

- The impact of long-term vibrations is underrated and leads to concerns about increased preservation and maintenance costs
- The view of the HSR corridor, even well designed from the CHSRA perspective, will be unsightly from the historical perspective.

We sincerely appreciated CSHA's careful consideration of these comments and request your response to concerns we have raised. Should you have questions, please contact us at [info@sanmartinneighbor.org](mailto:info@sanmartinneighbor.org).

Respectfully,

Mr. Stephen McHenry,

SMNA President

[info@sanmartinneighbor.org](mailto:info@sanmartinneighbor.org).

CC: Mr. Mike Wasserman, Santa Clara County Supervisor, District 1

Ms. Zoe Lofgren, U.S. Congresswoman, District 19

Mr. Bill Monning, California Senator, District 17

Mr. Robert Rivas, California Assembly Member, District 30



## Response to Submission 1664 (Connie Ludewig, San Martin Neighborhood Alliance (SMNA), June 23, 2020)

### 1664-2428

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

### 1664-2429

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment's opposition to Alternatives 2 and 4 and concern about negative impacts on San Martin are noted. Please refer to Chapter 8, Preferred Alternative, which summarizes the environmental impacts of each alternative and documents the rationale for selecting Alternative 4 as the Preferred Alternative.

### 1664-2430

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass, SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment expresses concern over many negative impacts of Alternative 4 down Monterey Road. Impacts on watersheds and flood control plains, as well as biological habitat, have been analyzed in the applicable resource topic sections of the Draft EIR/EIS.

### 1664-2431

The comment noted that the Draft EIR/EIS should evaluate traffic impacts within the community of San Martin, including the effects of closing roadways to reroute traffic on Colony Avenue. Please refer to Impact TR#3 and Impact TR#4 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the analysis of the effects of roadway closures and alterations within the Project Section and the community of San Martin. As detailed in Table 3.2-14 in Section 3.2 of the Draft EIR/EIS, Alternative 2 would include a number of roadway closures and alterations within San Martin. The effects of these closures on the rerouting of traffic is evaluated and described within the technical LOS analysis summarized in Impacts TR#3 and TR#4. Intersections along Colony Avenue were not found to experience substantial adverse effects under NEPA related to LOS under Alternative 2 or the other project alternatives.

## Response to Submission 1664 (Connie Ludewig, San Martin Neighborhood Alliance (SMNA), June 23, 2020) - Continued

### 1664-2432

Please refer to Section 2.6.2.2, Summary of Design Features, of the Draft EIR/EIS for a description of the project elements that would be constructed under each project alternative within San Martin. With respect to mitigation proposed to address project impacts, Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS concludes that there would be no significant impacts associated with temporary or permanent disruptions in San Martin; therefore, no community-specific mitigation or other enhancements are proposed within San Martin. All project alternatives would follow the existing transportation corridor through the community of San Martin, and there would be no physical division of an established community. Commercial uses in San Martin are primarily west of the alignment, with rural residential uses concentrated east of the alignment. While construction of the project would temporarily change existing circulation and access patterns to San Martin neighborhoods, businesses, and community and public facilities, continued access to these areas would be maintained during construction through application of the CTP. Existing circulation and access patterns to San Martin neighborhoods, businesses, and community and public facilities would be maintained by viaducts under Alternatives 1 and 3 or grade separations under Alternative 2.

Mitigation measures identified for transportation, air quality, noise and vibration, and aesthetics and visual quality would help to reduce indirect impacts on community cohesion in San Martin. Refer to Section 3.2, Transportation; Section 3.3, Air Quality and Greenhouse Gases; Section 3.4, Noise and Vibration; and Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space, for full descriptions of these mitigation measures.

### 1664-2433

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-1: Site-Specific Mitigation for Traffic Impacts.

In response to comments, the Authority conducted further analysis and developed site-specific mitigation measures for consideration that could reduce identified adverse traffic effects identified in the EIR/EIS. The site-specific mitigation measures include improvements at locations on Monterey Road. Refer to Section 3.2.7, Mitigation Measures, of the Final EIR/EIS for details regarding the specific measures proposed.

### 1664-2434

The comment noted that the Draft EIR/EIS should evaluate traffic impacts within the community of San Martin, including the effects of closing roadways to reroute traffic on Colony Avenue. Please refer to Impact TR#3 and Impact TR#4 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the analysis of the effects of roadway closures and alterations within the Project Section and the community of San Martin. As detailed in Table 3.2-14 in Section 3.2 of the Draft EIR/EIS, Alternative 2 would include a number of roadway closures and alterations within San Martin. The effects of these closures on the rerouting of traffic is evaluated and described within the technical LOS analysis summarized in Impacts TR#3 and TR#4. Intersections along Colony Avenue were not found to experience substantial adverse NEPA effects related to LOS under Alternative 2 or the other project alternatives.

### 1664-2435

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment's opposition to Alternatives 2 and 4 and concern about negative impacts on San Martin are noted. Please refer to Chapter 8, Preferred Alternative, which summarizes the environmental impacts of each alternative and documents the rationale for selecting Alternative 4 as the Preferred Alternative.

### 1664-2436

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety, SJM-Response-SS-2: Emergency Vehicle Response Times.

The Draft EIR/EIS does not identify a significant impact related to at-grade crossings for Alternative 4. Therefore, the Draft EIR/EIS does not identify a need for mitigation for safety impacts while noting that alternative funding arrangements may be made available that might support other grade-separation projects.

## Response to Submission 1664 (Connie Ludewig, San Martin Neighborhood Alliance (SMNA), June 23, 2020) - Continued

### 1664-2437

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

As shown in Tables 5-10 through 5-13 in Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), there would be no noise impacts to schools from Tennant Avenue to Leavesley Road under any alternative. Tables 5-28 through 5-31 in Appendix 3.4-A show that there would be no vibration impacts on schools. Impacts on community cohesion and quality of life are addressed in Impact SOCIO#1 in Section 3.12, Socioeconomics and Communities, in the Draft EIR/EIS and have been determined to be less than significant.

### 1664-2438

The comment expresses concern about the number of trains operating through the San Martin and Morgan Hill communities, including Caltrain, Amtrak, and freight operations and opposes Alternatives 2 and 4. Impacts, including socioeconomic and community impacts, from operation of the project alternatives have been analyzed and disclosed in the various resource topic sections of the Draft EIR/EIS. The comment's opposition to Alternatives 2 and 4 and concern about negative impacts on San Martin are noted. Please refer to Chapter 8, Preferred Alternative, which summarizes the environmental impacts of each alternative and documents the rationale for selecting Alternative 4 as the Preferred Alternative.

### 1664-2439

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

Please refer to Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS for information regarding noise and vibration impacts and mitigation measures to avoid or reduce significant impacts. This section discusses the methodology and criteria used to identify noise and vibration impacts. Section 3.4 and Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), include information about the noise and vibration analyses. The analyses account for the magnitude of noise and vibration from all train passbys as well as the schedule of operations for all trains during a typical day/night.

### 1664-2440

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment is noted. For more information regarding the noise analysis results, please refer to Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), Tables 5-10 through 5-13. These tables include detailed noise impact assessment results for all project alternatives. Additionally, Appendix 3.4-C, Noise Impact Locations (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Final EIR/EIS), provides more detailed maps that show the location of the predicted noise impact locations.

### 1664-2441

With respect to Impact NV#10, the Final EIR/EIS finds that the impact would be significant and unavoidable for all alternatives, which is the correct determination based on the effects analysis and evidence presented. While the HSR project would result in significant and unavoidable impacts from intermittent permanent exposure of sensitive receptors to vibration from operations for all alternatives, there would be no damage to any buildings under any alternative from project operations because the vibration levels generated by train operations would not approach building damage thresholds.

## Response to Submission 1664 (Connie Ludewig, San Martin Neighborhood Alliance (SMNA), June 23, 2020) - Continued

### 1664-2442

The comment is noted. Please refer to San Martin-specific information in the Morgan Hill and Gilroy Subsection in Tables 5-10 through 5-13 in Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS). Refer also to the new, more detailed maps include in Appendix 3.4-C, Noise Impact Locations (located in Volume 2, Technical Appendices), in the Final EIR/EIS.

### 1664-2443

Please refer to the response to submission SJM-1664, comment 2441.

### 1664-2444

"Historical perspective" is not used in the analysis of aesthetic and visual quality impacts. Impacts to historic resources are assessed in Section 3.17, Cultural Resources, of the Draft EIR/EIS. The analysis of aesthetic and visual quality impacts isare based on how the visual character of the elements fits within the existing visual character and how it would be perceived by defined viewer groupsusers. Please refer to Table 3.16-1 in Section 3.16, Aesthetics and Visual Quality, of the Draft EIR/EIS, which lists the viewer groups used in the aesthetic and visual quality analysis.



# Submission 1681 (Shani Kleinhaus, Santa Clara Valley Audubon Society, June 23, 2020)



June 23, 2020

Northern California Regional Office  
California High-Speed Rail Authority  
100 Paseo De San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113  
[san.jose\\_merced@hsr.ca.gov](mailto:san.jose_merced@hsr.ca.gov)

Re: **San Jose to Merced Project Section: Draft EIR/EIS Comment**

Santa Clara Valley Audubon Society submits the following comments on the Draft Environmental Impact Report/ Environmental Impact Statement (EIR/EIS) for the San Jose to Merced Project Section of the California High-Speed Rail Project (HSR) (Project). SCVAS was founded in 1926, and is one of the largest National Audubon Society chapters in California. SCVAS' mission is to promote the enjoyment, understanding, and protection of birds and other wildlife by engaging people of all ages in birding, education, and conservation. We are greatly concerned with the project as proposed and believe that its impacts on our biological resources will damage ecosystems and biological resources in our region beyond repair.

**Chapter 1: Project Purpose, Need, and Objectives**

The California Assembly has unanimously passed HR-97. This action by California legislators indicates a change in State priorities and reflects a changing need for transportation infrastructure and a shift in focus from connecting the Bay Area to the Central Valley to provide transportation solutions in population centers. HR-97 also shows loss of trust in HSR Authority's ability to deliver a viable and beneficial project, as stated by Assembly Speaker of the House, Anthony Rendon (D) who ended the Assembly floor 6-11-2020 discussion and approval of HR-97 warning the Authority to "slow down and consult with the Assembly and the people of California."

**In light of HR-97 and the current pandemic, please discuss in the EIR how the project may achieve the following objective:**

**"Develop a practical and economically viable transportation system that can be implemented in phases by 2030, and generate revenues in excess of operations and maintenance costs."**

While a Project does not have to achieve all of its objectives, this specific objective goes to the core of the voters intent in 2008 when they supported Proposition 1A Safe, Reliable High-Speed Passenger Train Bond Act and is thus, the most important to achieve.

Population growth in the Bay Area has slowed (1) even prior to the pandemic (2), and the Population and Employment projections used to justify the need and viability of HSR are no longer valid. Furthermore, the pandemic clearly demonstrated that a large proportion of our workforce can telecommute and no longer need to travel to their workplace. The technology to support telecommuting is evolving rapidly, and is already providing an alternative to HRS that is less costly, both in dollars and in environmental impacts.

22221 McClellan Road, Cupertino, CA 95014 Phone: (408) 252-3748 \* Fax: (408) 252-2850  
email: [scvas@scvas.org](mailto:scvas@scvas.org) \* [www.scvas.org](http://www.scvas.org)

1681-2494

We recognize that it is difficult, in the development of documents of this scope and magnitude, to keep up to date with changing circumstances. However, when population trends morph and a paradigm shift occurs - as it has as a result of the pandemic - a re-evaluation of assumptions is critically needed. We believe that the need for the project may have dissipated. In other words, it seems that HSR has missed the train.

**A telecommuting alternative to HSR should be fully analyzed, as it minimizes or avoids most if not all of the Project's significant impacts.**

1681-2495

**Section 2.7.1 Travel Demand and Ridership Forecasts**

Potential occurrences of pandemics can no longer be considered a speculation. Please discuss the impact of potential pandemics on Travel Demand and Ridership, and the resilience of the economic forecast and the HSR Business Plan to the possibility of reduced ridership of several months duration as pandemics unfold.

1681-2496

**Section 3.7 Biological and Aquatic Resources**

**Section 3.7.2.2 State Bird Protections**

In December 2018, the California Department of Fish and Wildlife (CDFW) and California Attorney General Xavier Becerra jointly issued an advisory (3) to affirm that California law continues to provide robust protections for birds, including a prohibition on incidental take of migratory birds, notwithstanding the reinterpretation of the Migratory Bird Treaty Act (MBTA) by the U.S. Department of the Interior (DOI). In addition, AB-454 Migratory birds: California Migratory Bird Protection Act (4) secured protections for migratory birds in California. Please add the advisory and AB-454 to the discussion of bird protections.

1681-2497

**Section 3.7.5.2 Impact Avoidance and Minimization Features (IAMFs)**

There is no law that mandates implementation of all parts of a proposed project. This is why CEQA requires Mitigation Measures. As part of the Project, the proposed IAMFs are not legally required to be implemented, and can later be abandoned or modified with no further review. Please incorporate all the proposed IAMFs as mandatory Mitigation Measures.

1681-2498

Some of the IAMFs defer studies and mitigation measures.

**IAMF #5** proposes to develop a future biological resources management plan (BRMP) to address permitting and also "an array of other requirements relevant to protection of sensitive biological resources (Page 3.7-65)". Mitigation measures should not be deferred. In this case, a BRMP should be offered as part of the EIR process for the public to review. It should also include specific criteria for each

1681-2499

In addition to the information listed under BIO-IAMF #5, the BRMP must include adequate pre-construction bird nest survey timeframes (e.g. no more than 14 days), protections and avoidance measures for native tree species, measures to reduce the risk of wildfires caused by construction activities and by sparks during operation of the trains and associated infrastructure, avoidance of serpentine habitat, and additional criteria specific to each impacted habitat and species as well as animal movement linkages. If future agency requirements impose changes, then such changes can be incorporated into the BRMP.

22221 McClellan Road, Cupertino, CA 95014 Phone: (408) 252-3748 \* Fax: (408) 252-2850  
email: [scvas@scvas.org](mailto:scvas@scvas.org) \* [www.scvas.org](http://www.scvas.org)

## Submission 1681 (Shani Kleinhaus, Santa Clara Valley Audubon Society, June 23, 2020) - Continued

1681-2500	<p><u>Section 3.7.7.2 Special-Status Species</u></p> <p>The "No Project Impacts" assumes that population growth in the regional RSA will continue pre-2019 trends and result in various direct and indirect impacts on biological and aquatic resources.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· This assumption is not justified given the slowing trend in population growth in the Bay area.</li> <li>· This assumption should be re-examined in light of the effects of the current and future pandemics. Communication channels are rapidly evolving to provide an alternative to travel for millions of Californians. Telecommute and remote work is becoming widely accepted and it is likely that the amount of vehicle miles traveled will continue to decrease.</li> <li>· The assertion that HSR will reduce the need for other types of infrastructure is not supported by fact.</li> <li>· In south Santa Clara County (where almost all the impacts of this section of HSR on special-status species are expected to occur) the impacts of growth on these species are addressed by the Santa Clara County Habitat Conservation Plan/Natural Communities Conservation Plan (Habitat Plan). In addition, land acquisitions by the Habitat Agency combined with land holdings and purchases by other entities (such as the Nature Conservancy, the Open Space Authority, Peninsula Open Space Trust and others) are providing protections and enhancing habitat for terrestrial and aquatic species in this regional RSA.</li> <li>· The attempt to claim that the no-project alternative is not better for Special Status Species than any of the alternatives is ludicrous. As recognized (yet systematically underestimated) in the DEIR, the project will have significant direct and indirect impacts on special status and other species. For 4 species, over 900 acres of Critical Habitat will be permanently impacted, plus over two hundred acres will be temporarily impacted (Table 3.7-14 Impacts on Critical Habitat by Project Alternative). Clearly, the Project's net impact will be increased pressure on critically endangered species that are on its path, need to cross the rail infrastructure, or are dependent on drainages and water features that may be blocked or modified by the Project.</li> </ul> <p>It is preposterous and speculative to conclude that in absence of HSR, future infrastructure improvements such as highway expansions will cause more habitat loss, fragmentation, and degradation than the harm that HSR will impose due to its habitat loss, fragmentation, and degradation. This statement is not supported by fact.</p>	1681-2503	<p><u>Impact BIO#48: Mortality Resulting from Train Strike during Operations</u></p> <p>Bird collisions with man-made structures, including buildings, powerlines, wind turbines and other electric infrastructure have been shown to have a significant impact on migratory birds populations. Raptor mortality is also associated with electrocution events. Bird collisions with high-speed trains have occurred in many areas, including cases where birds roosting on elevated tracks were not able to move away in time (5). Please analyze and develop mitigation to avert the risk to birds that perch or roost on the tracks.</p>
1681-2501	<p>The analysis of the No Project Impacts regarding Special-Status Species (and ALL Biological Resources) is deeply flawed and should be re-examined with consideration of 1) the mitigation of growth that is currently offered through the Habitat Plan and other entities, and 2) with contemporary changes to employment models and improved communication platforms and infrastructure that facilitate telecommuting and flexible work hours.</p>	1681-2504	<p><u>BIO-IAMF#12: Design the Project to be Bird Safe</u> should be turned into a mitigation measure based in part on "Reducing Avian Collisions with Power Lines: State of the Art in 2012 (APLIC 2012)" and more recent information about bird collisions with man made structures.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Configuring lines to reduce vertical spread of lines and/or decreasing the span length should be required and mandatory, not as stated "if such options are feasible"</li> <li>· Use of guywires should be avoided.</li> <li>· Transmission lines across canyons or on ridgelines should be prohibited, with no disclaimers such as "to the extent feasible".</li> </ul>
1681-2502	<p><u>Special Status Bird Species</u></p> <p>The project will result in significant impacts due to permanent Conversion or Degradation of Habitat and Direct Mortality or Disturbance. Almost every migratory bird species in California could be impacted. Special status species that could suffer population declines due to the project include Short-Eared Owl, Grasshopper Sparrow, Mountain plover, Western snowy plover, Purple Martin, Olive-Sided Flycatcher, Least Bell's Vireo, Yellow Warbler, Yellow-Breasted Chat, Tricolored Blackbird, Yellow-Headed Blackbird, Loggerhead Shrike, Burrowing owl, Sandhill Crane, Golden Eagle, Bald Eagle, Swainson's Hawk, and other raptors. Non-listed bird species will also be impacted, including waterfowl and shorebirds, and grassland species. Even with IAMFs and mitigation measures, the project will contribute to rangewide, statewide and for some of these species, global declines of these special status species.</p>	1681-2505	<p>In addition, bird collisions with buildings are recognized widely as one of the primary causes of bird mortality in all habitats, including urban areas. Large expanses of glass, especially when lit at night, are exceptionally hazardous (6). Please study and adopt strong Bird Safe Design Standards for all Train Stations, including Diridon and Gilroy, and refer to the guidelines promoted by the American Bird Conservancy (7).</p>
	<p>22221 McClellan Road, Cupertino, CA 95014 Phone: (408) 252-3748 * Fax: (408) 252-2850 email: <a href="mailto:scvas@scvas.org">scvas@scvas.org</a> * <a href="http://www.scvas.org">www.scvas.org</a></p>	1681-2506	<p><u>Impact BIO#12: Permanent Conversion or Degradation of Habitat for and Direct Mortality of Blunt-Nosed Leopard Lizard</u> is proposed to be mitigated by BIO-MM#38: Conduct Surveys for Blunt-Nosed Leopard Lizard, BIO-MM#39: Implement Avoidance Measures for Blunt-Nosed Leopard Lizard and BIO-MM#40: Provide Compensatory Mitigation for Impacts on Blunt-Nosed Leopard Lizard Habitat.</p> <p>The Blunt-nosed leopard lizard is a fully protected species under California law. The classification of "fully protected" is the State's effort to identify and provide additional protection to those species that are faced with possible extinction. Fully protected species may not be taken or possessed at any time and no licenses or permits may be issued for their take except for collecting these species for necessary scientific research. Therefore all impact must be avoided.</p>
		1681-2507	<p>BIO-MM#39 indicates pre-construction surveys for Blunt-nosed leopard lizard with a stipulation 'to the extent feasible' (<i>"During the non-active season for blunt-nosed leopard lizards (October 16–April 14), to the extent feasible, ground-disturbing activities would not occur in areas where blunt-nosed leopard lizards or sign of the species have been observed and that contain burrows suitable for blunt-nosed leopard lizards. If ground-disturbing activities are scheduled during the non-active season, suitable burrows identified during the surveys would be avoided through establishment of 50-foot no-work buffers. The Project Biologist may reduce the size of the no-work buffers if information indicates that the extent of the underground portion of burrows is less than 50 feet."</i>)</p> <p>This mitigation should be revised to clearly require that the entire suitable habitat in the project area will be covered by protocol level surveys well before any construction activity takes place.</p>

22221 McClellan Road, Cupertino, CA 95014 Phone: (408) 252-3748 \* Fax: (408) 252-2850  
email: [scvas@scvas.org](mailto:scvas@scvas.org) \* [www.scvas.org](http://www.scvas.org)

## Submission 1681 (Shani Kleinhaus, Santa Clara Valley Audubon Society, June 23, 2020) - Continued

- 1681-2508 | Furthermore, because the home range of the lizards are large, and the period they spend above ground so limited in duration, seeing a lizard leave the work area, or waiting until for 30 days to elapse with no blunt-nosed leopard lizard observations within the work area to resume work, are likely to result in take and should not be allowed. The lizards may simply be estivating.
- 1681-2509 | There is no scientific basis for the proposed 50-ft buffer of BIO-MM#39. The Panoche Valley Solar Farm EIR concluded that a 22-acre buffer around each point location for the Blunt-nosed leopard lizard was required, and the implementation of this buffer eventually changed the project delineation. For this reason, a survey for Blunt-nosed leopard lizard should be conducted PRIOR to alternative route delineations. Please provide biologically relevant mitigation, including a minimum of 22-acre buffer for all burrows. In addition, BIO-MM#40 is inadequate: the DEIR must identify occupied Compensatory Mitigation land of similar characteristics of flat terrain that the lizards require to persist.
- 1681-2510 | Proposing that a future Restoration and Revegetation Plan (BIO-MM#1) and a future Compensatory Mitigation Plan (BIO-MM#10) will help mitigate the impacts to the lizard must show that these mitigation measures indeed offer specific benefits to this species.
- 1681-2511 | The EIR is flawed because it does not identify Compensatory Mitigation sites or other specified "compensatory mitigation" measures that are appropriate for this species, and because it provides a biologically irrelevant 50-ft avoidance Buffer. The mitigation for Blunt-Nosed Leopard Lizard is unacceptably flawed and inadequate to fully mitigate the Project's impacts on this federal and State endangered species and its habitat.
- 1681-2512 | BIO-MM#10: Prepare and Implement a Compensatory Mitigation Plan for Species and Species Habitat  
 This plan defers mitigation to an uncertain future. With so many impacted species and so many different habitats and ecosystems, a clear list of mitigation criteria for each species is critically needed. Without clear, species-specific criteria, compensatory mitigation could cause more harm than good, and is inadequate by CEQA.

Thank you for the opportunity to provide comment



Shani Kleinhaus, Ph.D.  
 Environmental Advocate

### References

1. <https://www.mercurynews.com/2020/05/07/thirty-bay-area-cities-shrunk-last-year-as-california-population-growth-slowed/>
2. <https://www.mercurynews.com/2019/12/26/garages-arent-even-cheap-anymore-bay-area-exodus-drives-lowest-growth-rate-in-years>
3. <https://oag.ca.gov/system/files/attachments/press-docs/20181129mbta-advisory3.pdf>

22221 McClellan Road, Cupertino, CA 95014 Phone: (408) 252-3748 \* Fax: (408) 252-2850  
 email: [scvas@scvas.org](mailto:scvas@scvas.org) \* [www.scvas.org](http://www.scvas.org)

4. [https://leginfo.ca.gov/faces/billTextClient.xhtml?bill\\_id=20170180AB2627](https://leginfo.ca.gov/faces/billTextClient.xhtml?bill_id=20170180AB2627)

5. <https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fevo.2017.00117/full>

6. <https://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0224164>

7. [https://abcbirds.org/wp-content/uploads/2015/05/Bird-friendly-Building-Guide\\_LINKS.pdf](https://abcbirds.org/wp-content/uploads/2015/05/Bird-friendly-Building-Guide_LINKS.pdf)

22221 McClellan Road, Cupertino, CA 95014 Phone: (408) 252-3748 \* Fax: (408) 252-2850  
 email: [scvas@scvas.org](mailto:scvas@scvas.org) \* [www.scvas.org](http://www.scvas.org)

## Response to Submission 1681 (Shani Kleinhaus, Santa Clara Valley Audubon Society, June 23, 2020)

### 1681-2493

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The objective noted in the comment is one of the CEQA project objectives of the HSR project. As described in Section 1.2.3, CEQA Project Objectives of the High-Speed Rail System in California and in the San Jose to Merced Project Section Area, of the Draft EIR/EIS, while these CEQA project objectives are not directly incorporated into the Purpose and Need under NEPA, an alternative's ability to achieve these CEQA project objectives will be considered in evaluating the reasonableness of an alternative under NEPA. Alternative 4 was selected as the Preferred Alternative based on a balanced consideration of the environmental information presented in this Draft EIR/EIS in the context of project Purpose and Need; project objectives; the CEQA, NEPA, and Section 404(b)(1) requirements; local and regional land use plans; community preferences; and costs.

### 1681-2494

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

Despite drastically lower intercity transportation ridership during the current pandemic, the Authority does not anticipate that COVID-19 will significantly impact HSR ridership in the long term.

### 1681-2495

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment requests a discussion of the impacts of the pandemic on travel demand and ridership. Despite drastically lower intercity transportation during the current pandemic, the Authority does not anticipate that COVID-19 will significantly affect HSR ridership in the long term. There will still be a need for the HSR system in California post-COVID-19. Impacts of potential pandemics would be speculative and therefore not the appropriate basis for modelling long-term travel demand and ridership or assessing impacts of the project.

### 1681-2496

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

A discussion of the recent California Migratory Bird Protection Act and associated Attorney General's advisory has been added to Section 3.7.2.2, State, of the Final EIR/EIS. The Authority notes that protections for bird species and their nests are already addressed under numerous mitigation measures in the Draft EIR/EIS as required under already existing state and federal laws and regulations. See mitigation measures BIO-MM#43 through BIO-MM#58, which address avoidance, minimization, and mitigation for impacts to birds. Consequently, impacts and mitigation for migratory birds are already addressed and this recent Act does not change the conclusions or findings of the EIR/EIS relative to migratory birds.

### 1681-2497

CEQA requires an accurate description of a proposed project. The Authority has included the IAMFs as part of the proposed project and thus they are part of the proposed project. Indeed, under numerous impact discussions, the IAMFs are referenced repeatedly where they would avoid or minimize the potential impacts of the project. If the project is changed or modified (including the IAMFs) in the future, the Authority would comply with NEPA and CEQA regarding the criteria for additional environmental review of any proposed changes, as applicable.

### 1681-2498

BIO-IAMF#5 is required at the time the project is implemented because it is part of the proposed project. BIO-IAMF#5 is also not deferred as suggested by the commenter because it is not a new measure itself; it is simply a compilation of all other measures, meant to ensure clear implementation of all mitigation measures, not just those required under CEQA/NEPA but also those required under other state or federal permits or authorizations (i.e., Section 2081 ITP from the State, or reasonable and prudent measures from a Section 7 Biological Opinion).



## Response to Submission 1681 (Shani Kleinhaus, Santa Clara Valley Audubon Society, June 23, 2020) - Continued

### 1681-2499

As described in Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features, in the Draft EIR/EIS, BIO-IAMF#5, the BRMP is intended to be a compilation of all the biological resources avoidance and minimization measures applicable to the project. Furthermore, as noted in the IAMF, the BRMP is intended to service as a comprehensive document that includes all applicable measures. In essence, the BRMP does not present new requirements; it presents a plan for how all required measures will be tracked and implemented. Regarding the specific measures listed by the commenter, bird nesting surveys, protections and measures for native trees, avoidance and minimization of impacts at sensitive habitats, and a variety of other species specific avoidance and minimization measures are found in the Draft EIR/EIS and would be included in the BRMP. The Authority agrees that additional or different measures required by regulatory agencies would also be included as requirements in the BRMP.

### 1681-2500

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations.

Section 3.12.5.1 in Section 3.12, Socioeconomics and Communities, discusses population and households from a regional perspective and by cities and communities. The baseline data assesses growth between 2000 and 2014 and is used to project future growth. Post-pandemic conditions are not possible to predict for this level of analysis. The commenter also asserts that the projections of greater habitat loss under the no project alternatives versus the HSR action alternatives is unfounded. The Authority disagrees and the Draft EIR/EIS demonstrates that under the no project scenario, growth would continue to occur with resulting impacts on special-status species.

### 1681-2501

The Authority disagrees with commenter's assertion that the analysis of the No Project impacts, which is based on the existing conditions, is flawed. Comment is noted and does not raise any issue with any of the conclusions of the Draft EIR/EIS.

### 1681-2502

Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS includes BIO-MM#43 to mitigate for potential impacts on special-status bird species and birds protected under the MBTA. Section 3.7 also includes species-specific measures to avoid and minimize impacts on mountain plover and sandhill crane (BIO-MM#44), burrowing owl (BIO-MM#45, BIO-MM#46, and BIO-MM#47), golden eagle and bald eagle (BIO-MM#48, BIO-MM#49, and BIO-MM#50), California condor (BIO-MM#51), special-status raptors (BIO-MM#52), Swainson's hawk (BIO-MM#55), tricolored blackbird (BIO-MM#56 and BIO-MM#57), and sandhill crane (BIO-MM#58). With implementation of the mitigation measures, the impacts to special-status birds is less than significant.

### 1681-2503

Commenter describes a variety of operational impacts on birds. Risks associated with train strike, electrocution, and related concerns (e.g., birds striking power lines) are addressed in Impacts BIO#48 (train strike) and BIO#49 (power line strike). These impacts would be minimized with the implementation of BIO-IAMF#12, which addresses bird safe project designs specifically with respect to electrocution and strikes with power lines within important bird areas. Even with implementation of the IAMF, the CEQA conclusion for these impacts is significant before mitigation. Mitigation measure BIO-MM#83 would help to prevent train collisions with scavenging birds by monitoring and removing carrion from the tracks. Mitigation measure BIO-MM#80 would also help to prevent train collisions by requiring an enclosure and noise walls, which would prevent birds from flying into the path of oncoming trains in important bird areas. After mitigation, these impacts are less than significant. The comment is noted.

### 1681-2504

As described in Impact BIO#49 and BIO-IAMF#12 in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, project design would be in accordance with APLIC (2006, 2012, as cited in Section 3.7 of the Draft EIR/EIS) guidelines to avoid electrocution and minimize bird strike at power lines. Commenter provides no evidence to support revising BIO-IAMF#12.

## Response to Submission 1681 (Shani Kleinhaus, Santa Clara Valley Audubon Society, June 23, 2020) - Continued

### **1681-2505**

The project includes BIO-IAMF#12. This IAMF requires the project components to be designed using the Suggested Practices for Raptor Protection on Power Lines: The State of the Art in 2006 (APLIC 2006, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS) and Reducing Avian Collisions with Power Lines: State of the Art in 2012 (APLIC 2012, as cited in Section 3.7 of the Draft EIR/EIS). The Authority appreciates the suggestion for additional design measures to further minimize potential collisions with buildings and has revised BIO-IAMF#12 in the Final EIR/EIS to include consideration of the design guidelines for buildings, including stations. Together, these requirements will ensure the project is designed to help to avoid impacts on avian species.

### **1681-2506**

BIO-MM#38 will identify the location(s) of occupied blunt-nosed leopard lizard habitat in work areas prior to any ground disturbance and BIO-MM#39 includes avoidance measures that were designed to avoid blunt-nosed leopard lizard injury and mortality. BIO-MM#40 will mitigate for impacts on potentially suitable habitat, not for take of the species because take will be avoided.

### **1681-2507**

BIO-MM#39 includes measures that were designed to avoid blunt-nosed leopard lizard injury and mortality. The Authority believes these are sufficient to protect the species, and no changes have been made to the mitigation measure.

### **1681-2508**

The commenter notes that due to the specific biology and ecology of blunt-nosed leopard lizards, they may be below ground, and missed during surveys, allowing work to resume. The Authority notes that surveys proposed under BIO-MM#39 require 12 survey days over the course of a 30-60 day period, with at least one survey session conducted over 4 consecutive days. The Authority believes that this intensive survey effort would be more than sufficient to account for the variability in the biology and ecology of the blunt-nosed leopard lizard, allowing the Authority to identify whether they are present or absent, and to avoid take if they are present.

### **1681-2509**

The Authority disagrees with the commenter and notes that a 50-foot buffer of active burrows would prevent take of blunt-nosed leopard lizards. The 22-acre buffer referenced by the commenter is not a feasible mitigation measure, and is not necessary to prevent impacts on active blunt-nosed leopard lizard burrows. The Authority has designed BIO-MM#38 and BIO-MM#39 to survey for and protect blunt-nosed leopard lizard against take, while still allowing the project to proceed. This would be accomplished through the use of protocol-level presence/absence surveys and establishment of no-work buffers until blunt-nosed leopard lizards have left the area. The measures require extensive surveys conducted for at least 12 days over a 30-60 day period. Together, the Authority believes these measures are appropriate and protective of blunt-nosed leopard lizards. Mitigation implemented under BIO-MM#40 would require the Authority to offset the permanent and temporary loss of potentially suitable habitat for blunt-nosed leopard lizard. The Authority also notes that additional mitigation could be required under necessary authorizations under FESA.

### **1681-2510**

BIO-MM#40 in the Draft EIR/EIS requires the Authority to compensate specifically for impacts on blunt-nosed lizard habitat. As noted in the mitigation measure, the mitigation would be consistent and implemented according to an overall compensatory mitigation plan, outlined in BIO-MM#10. BIO-MM#10 requires the purchase of mitigation approved by the agencies, as well as habitat restoration or enhancement that might be necessary, specific success criteria that would be considered, and management actions and adaptive management actions that would be implemented to ensure the mitigation is sufficient to offset impacts on the habitat.

## Response to Submission 1681 (Shani Kleinhaus, Santa Clara Valley Audubon Society, June 23, 2020) - Continued

### 1681-2511

BIO-MM#40 in the Draft EIR/EIS requires the Authority to compensate specifically for impacts on blunt-nosed lizard habitat. As noted in the mitigation measure, the mitigation would be consistent and implemented according to an overall compensatory mitigation plan, outlined in BIO-MM#10. BIO-MM#10 requires the purchase of mitigation approved by the agencies, as well as habitat restoration or enhancement that might be necessary, specific success criteria that would be considered, and management actions and adaptive management actions that would be implemented to ensure the mitigation is sufficient to offset impacts on the habitat. Regarding the 50-foot avoidance measure, the Authority notes that this requirement is part of BIO-MM#39 and is not part of a compensatory mitigation package. The Authority has incorporated this requirement in BIO-MM#39 to ensure that take of this fully protected species is avoided.

### 1681-2512

BIO-MM#10 and other associated mitigation measures outline a clear requirement and process for compensatory mitigation including performance standards to ensure the effectiveness of mitigation, and species-specific mitigation measures provide additional detail on compensatory mitigation. The Authority has already prepared a pCMP, available on the Authority's website, which assesses the feasibility of implementing compensatory mitigation for the project. The Authority disagrees with the commenter's assertion that the mitigation is deferred.

## Submission 1721 (Bill Rankin, Save Our Trails: Connecting Santa Clara County Communities, June 23, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1721 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** Bill  
**Last Name :** Rankin

#### Stakeholder Comments/Issues :

To whom it may concern,

Save Our Trails: Connecting Santa Clara County Communities is a California Not-for-Profit Corporation whose mission is "To promote trails in Santa Clara County for the benefit and enjoyment of all."

1721-2901

We note that the Draft EIR/EIS did not mention that Three Creeks Trail crosses the ROW just south of Tamien Station. Three Creeks Trail is a vital east/west connection in San Jose's trail system and will form the southern connection for a future loop trail around the San Jose downtown. There are maps attached below.

A bicycle/pedestrian bridge will be needed to cross the RR tracks south of Tamien in order for Three Creeks Trail to connect east to the Coyote Creek Trail as well as the connection to the neighborhoods along Almaden Expressway.

Thank you,

Bill Rankin President, Save Our Trails

- 3CrksTrail poster.jpg989.8kB
- City Loop Trail-H\_resize.jpg5.5MB



## Response to Submission 1721 (Bill Rankin, Save Our Trails: Connecting Santa Clara County Communities, June 23, 2020)

### 1721-2901

Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space, of the Final EIR/EIS has been updated to reflect the current status of Three Creeks Trail. A bicycle/pedestrian bridge across the railroad tracks south of Tamien would be required with or without this project.

## Submission 1307 (Jim Goddard, Sharks Sports and Entertainment, May 21, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1307 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 5/27/2020  
**Submission Date :** 5/21/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** Lucy  
**Last Name :** Lofrumento  
**Attachments :** Letter to Request Extension of EIR comment Period for HSR (5-21-20) (10581308xD701E).pdf (194 kb)

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear Mr. Yip,

Jim Goddard of Sharks Sports & Entertainment has asked that we forward this letter to you, requesting a 30-day extension of the public comment period for the San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS.

Please confirm your receipt of this email.

Thanks very much for your consideration,  
Lucy

[LMA\_final-01]

Lucy Lofrumento  
 Attorney at Law  
 One Almaden Blvd., Suite 700  
 San Jose, CA 95113  
 Office: (408) 560-3665 | Cell: (408) 605-3448  
 Email: [lal@LMALLP.com](mailto:lal@LMALLP.com) <<mailto:lal@LMALLP.com>> | Web: [www.LMALLP.com](http://www.LMALLP.com) <<http://www.LMALLP.com>>  
 The information contained in this e-mail and any attached document is confidential, and may be an attorney-client communication subject to the attorney-client or work product privilege. If you are not the intended recipient, any review, disclosure, copying, distribution, or use of the contents of this e-mail or any attached document is strictly prohibited. If you have received this e-mail in error, please destroy it and notify the sender immediately.



May 21, 2020

**Via US Mail & Email**

Yosef Yip  
 Northern California Outreach Representative  
 California High-Speed Rail  
 California High-Speed Rail Authority  
 100 Paseo de San Antonio, Suite 300, San Jose, CA 95113  
[yosef.yip@hsr.ca.gov](mailto:yosef.yip@hsr.ca.gov)

**RE: Request for Extension of Public Comment Period for San Jose to Merced Project Section Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement**

Dear Mr. Yip,

Sharks Sports & Entertainment LLC (SSE), the parent company of San Jose Arena Management, LLC, requests that the California High-Speed Rail Authority (Authority) grant an extension of 30 days for the public comment period for the Authority's San Jose to Merced Project Section Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (Draft EIR/EIS). The Draft EIR/EIS was first made available for public comment on April 24, 2020. The Authority selected a 45-day review and comment period (the shortest period allowed for this type of project), which will end on June 8, 2020. We are asking that the ending date be extended to July 8, 2020.

SSE appreciates the opportunities that the Authority's San Jose to Merced Section of High-Speed Rail (HSR) Project creates for the regional transit center environs. However, we have long been concerned that the HSR Project could significantly harm the successful ongoing operations of the City-owned SAP Center at San Jose (the Arena) to the extreme detriment of SSE and its customers (as well as nearby businesses and residents) if the Project is not properly implemented and mitigated. Indeed, SSE submitted scoping comments for the HSR San Francisco to San Jose Project Section EIS on March 31, 2016, as well as other letters and correspondence to the Authority related to the potential alignments north of the Diridon Station, west of the Arena.

Until SSE had a chance to begin to review the Draft EIR/EIS, it was not clear how much time would be needed to prepare comments on the 15 chapters and 70 technical appendices of the document. The Draft ER/EIS is particularly difficult to review because it considers both National Environmental Policy Act (NEPA) and California Environmental Quality Act (CEQA) standards and legal requirements. In addition, while a preferred alternative has been identified, three other alternatives are also presented that are equally evaluated under NEPA, rendering the

525 W. Santa Clara St., San Jose, CA 95113 / 408-287-7070 / fax 408-999-5797 / [sapcenter.com](http://sapcenter.com)

## Submission 1307 (Jim Goddard, Sharks Sports and Entertainment, May 21, 2020) - Continued

Yosef Yip  
California High-Speed Rail Authority  
May 21, 2020  
Page 2

- 1307-95 | document extraordinarily complex. Based on the complexity of the Project, we believe the current comment period is far too short to generate considered community, legal and technical comments on this vitally important document.
- 1307-96 | The document is also extremely lengthy – at least 1,000 pages long in total. Therefore, the Draft EIR/EIS is in excess of NEPA regulations 40 C.F.R. § 1502.7, which mandate that “The text of final environmental impact statements...shall normally be less than 150 pages and for proposals of unusual scope or complexity shall normally be less than 300 pages.” CEQA regulation, 14 Cal. Code Regs. § 15141 is similar: “The text of draft EIRs should normally be less than 150 pages and for proposals of unusual scope or complexity should normally be less than 300 pages.” The Draft EIR/EIS far exceeds both those standards.
- 1307-97 | We recognize that 14 Cal. Code Regs. § 15105(a) states that “The public review period for a draft EIR shall not be less than 30 days nor should it be longer than 60 days except in unusual circumstances...” and that we are asking for a total comment period of 75 days. However, there is no question that the Covid-19 pandemic has created unusual circumstances. In fact, all of the public and stakeholder meetings for the Project have been or are being conducted virtually. Hard copies of the document are not available at public locations and must be mailed. Based on the Covid-19 pandemic and the unusual scope, complexity and length of the Draft EIR/EIS, we believe that additional time (beyond the typical 60 days) is warranted so that the public, stakeholders, and decision-makers have adequate time to prepare informed comments.

Should you have any questions about our request for a 30-day extension, please feel free to contact me. Given the shortness of time before the current comment deadline, we would appreciate your response as soon as possible.

Sincerely,



Jim Goddard  
Executive Vice President, SSE  
[JGoddard@sapcenter.com](mailto:JGoddard@sapcenter.com)

Cc:  
Lucy Lofrumento, LMA Law [LAL@LMALLP.com](mailto:LAL@LMALLP.com)  
Nanci Klein, San Jose Office of Economic Development [Nanci.Klein@sanjoseca.gov](mailto:Nanci.Klein@sanjoseca.gov)  
Cameron Day, San Jose City Attorney's Office, [Cameron.Day@sanjoseca.gov](mailto:Cameron.Day@sanjoseca.gov)  
Rosalynn Hughey, San Jose Director of PBCE, [Rosalynn.Hughey@sanjoseca.gov](mailto:Rosalynn.Hughey@sanjoseca.gov)

## Response to Submission 1307 (Jim Goddard, Sharks Sports and Entertainment, May 21, 2020)

### **1307-93**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-1: Public Outreach.

The Draft EIR/EIS was originally made available for review and comment for a 45-day public. In response to agency and stakeholder requests and in consideration of limitations caused by the novel coronavirus (COVID-19) pandemic, the Authority extended the comment period by 15 days.

### **1307-94**

During refinement of the alternatives evaluated in the Draft EIR/EIS, comments expressing concern about ongoing operations of the SAP Center were considered. As noted in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS, 52 parking spaces at the SAP Center parking lot would be permanently removed under Alternative 4, all of which would be replaced on a 1:1 basis. All other temporarily or permanently removed parking spaces in the Diridon vicinity due to the project would also be replaced on a 1:1 basis.

As explained in Section 3.2., the Authority identified the amount of parking in the greater Diridon/SAP Center vicinity based on a parking inventory, identified the parking demand resultant from the HSR project, assess the impact of planned BART and Caltrain service expansions on reducing parking demand in the greater Diridon/SAP Center vicinity, considered the BART project displacement of parking, and assessed the history of large downtown arenas in the last two decades and their ability to successfully support event patronage with diversified modes of access including extensive use of transit to offset sometimes limited immediately adjacent parking availability. Based on this information and analysis, the EIR/EIS concludes that the future parking demands can be met overall. The final EIR/EIS was also updated with assessment of cumulative impacts, taking into account the Google Downtown West project. The Authority has worked in the past and continues to work with the City of San Jose in regards to planning for the greater Diridon area. The Authority will continue to work with the SAP Center and the City of San Jose to minimize impacts on center operations.

### **1307-95**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-1: Public Outreach.

### **1307-96**

The purpose of an EIR/EIS is to disclose information to decision makers and the public. This project section document covers 90 miles and analyzes the impacts of four action alternatives to 18 resource topics plus cumulative impacts. While the NEPA and CEQA regulations do provide guidelines regarding length of environmental documents, the regulations include the word “normally,” and the page limits are not mandatory. The page limits should be followed to the extent practicable. The complexity of this project and large project area warranted additional material be provided.

### **1307-97**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-1: Public Outreach.



# Submission 1638 (Edward Saum, Shasta / Hanchett Park Neighborhood Association, June 23, 2020)



June 23, 2020

VIA EMAIL [san\\_jose\\_merced@hsr.ca.gov](mailto:san_jose_merced@hsr.ca.gov)

Attn: Draft San Jose to Merced Project Section EIR / EIS  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113

RE: Draft San Jose to Merced Project Section Environmental Impact Report / Environmental Impact Statement

To Whom It May Concern:

I am writing to you as the Vice President and Director for Planning and Land Use of the Shasta / Hanchett Park Neighborhood Association (S/HPNA), on behalf of the Neighborhood Association (NA), with our comments and concerns regarding the Draft Environmental Impact Report / Environmental Impact Statement (EIR / EIS). The group was founded in 1984 to protect the interests of our historic and beloved community. Over the years, we have worked with the City of San Jose, developers, builders, and our neighbors to create a balanced neighborhood. Because of our involvement, we boast one of the most successful communities in the City of San Jose. S/HPNA represents 4,500 households in neighborhoods immediately west of San Jose Diridon Station, and along the west of the current Caltrain corridor from Park Avenue in the south, to West Taylor Street in the north.

Since the initial meetings for the San Jose Visual Design Guidelines for High Speed Rail, S/HPNA Board members and residents have been intimately involved in the planning stages of High-Speed Rail's infrastructure, operational parameters, and project mitigations. Therefore, it is with substantial concern that we are writing to you regarding the Draft San Jose to Merced Project Section EIR / EIS.

Our comments and concerns include, but are not limited to, the following:

- **Diridon Integrated Station Concept (DISC) and City of San Jose City Station Area Advisory Group (SAAG)** – The efforts of the City of San Jose's SAAG should be incorporated into any plans HSR develops for Diridon Station. The City of San Jose, HSR, BART, Google, and the Caltrain Joint Powers Board must all work together to avoid a series of incoherent, poorly functioning connections at Diridon Station. The clear conflicts between the proposed DISC and CHSRA's graphics and alignment diagrams raise substantial concerns, as the two are mutually exclusive. The DISC envisions a raised platform, to increase access and traffic flow of all forms to, through, and beyond the station. The EIR proposes an at-grade design, addressing none of the last mile, access, or traffic issues already faced by Diridon Station. The EIR / EIS must address how to incorporate the current design parameters for the DISC, in order to create a true intermodal hub. CHSRA must commit to the inevitable supplementary environmental work that will be required to make the DISC program a functional reality. Instead, HSR would complete its EIR before the DISC program would even begin its environmental clearance. CHSRA's EIR assesses alternatives for the HSR project in isolation, but not the broader issues and solutions that will be required to provide a functional multimodal station at Diridon. Therefore, we propose that any construction between Diridon Station and Tamien Station should only proceed after the DISC design has been environmentally cleared.

1638-898

- **Impacts of At-Grade Alignment South of Diridon Station** – The proposed at-grade alternative through Downtown and Willow Glen will have significant impacts upon the neighborhoods, traffic arteries, and community facilities adjacent to the proposed alignment. The taking of some or all of Fuller Park, in a City where many neighborhoods already suffer from a deficiency of park lands, is directly at-odds with the stated desire to have High-Speed Rail be an asset to the cities that it serves, rather than as a physical and economic barrier. The area immediately adjacent to Auzerais Avenue, just north of I-280, is experiencing a massive expansion in the number of housing units under construction. The traffic congestion already caused by the current at-grade crossing will increase by an order of magnitude if High-Speed Rail comes through there as part of the at-grade alignment. CHSRA should embrace the need to fully grade-separate train and vehicular / pedestrian traffic throughout the twenty-one (21) miles of HSR that is within the city limits of San Jose.

1638-899

- **A Lack of Community Outreach** – The Draft EIR / EIS is the result of nearly ten years of hearings, public meetings, and community working groups. To push forward the Draft EIR / EIS during a global pandemic, when direct, meaningful community engagement is patently impossible, does a disservice to all of the community members who invested thousands of man hours in the creation of a dynamic, truly community-serving high speed rail service. Even allowing for the extended public comment period (for which we are grateful), and the subsequent ten months to revise the Draft EIR / EIS, the HSR process is more than a year ahead of schedule. Rather than forcing through a Draft document when those with the most insight to offer are possibly facing unprecedented financial and health challenges, why not delay the process until such time that authentic community outreach can be made to all concerned citizens? The project deserves no less than that.

1638-900

Bringing a transportation service like High-Speed Rail to San Jose is something that can be of great benefit to us all. However, citing that benefit as a reason to approve unassailed an alignment and set of environmental impacts that do not correspond to untold hours of previous community involvement is, if you will excuse the transportation idiom, putting the cart before the horse. The scope and vision for High-Speed Rail cannot be compromised for the sake of expedience.

Respectfully submitted,

Edward Saum  
Vice President & Director for Planning & Land Use  
Shasta/Hanchett Park Neighborhood Association

## Response to Submission 1638 (Edward Saum, Shasta / Hanchett Park Neighborhood Association, June 23, 2020)

### **1638-897**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-2: Consideration of Diridon Integrated Station Concept and the Google Development at the San Jose Diridon Station.

The comment noted the DISC process in San Jose.

### **1638-898**

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The comment noted significant impacts in downtown San Jose and Willow Glen. Please refer to Chapter 7, Other CEQA/NEPA Considerations, for information about significant impacts. Please refer to Impact SOCIO#1 for information about the disruption to Gardner and Willow Glen with construction of the I-280 overcrossing for Alternatives 1, 2, and 3; Alternative 4 would be less disruptive. Please refer to Figures 6, 7, 8, and 9 of Appendix 3.2-A, Transportation Data on Roadways, Freeways, and Intersections, for information about traffic conditions. One out of four intersections in Gardner would be affected (not a significant impact) in the AM peak hour and a different intersection would be affected (not a significant impact) in the PM peak hour. The comment noted acquisition of some or all of Fuller Park. Please refer to Table 3.15-5; 0.1 acre of 1.14-acre Fuller Park would be affected temporarily for construction. Please refer to Table 3.15-7; 0.03 acre of 1.14-acre Fuller Park (2.6 percent) would be permanently acquired for a train control site. The site is currently used for a Caltrain train control site. The comment noted a need for grade separations.

### **1638-899**

Thank you for your comment. As noted, the process has included many hours of public involvement. The Draft EIR/EIS was ready to publish on April 24, 2020 without the foresight of how the pandemic would affect reviewers. The Authority adhered to regulations and followed the required process as well as extended the comment period and made extensive efforts to connect with the public in an authentic way during the comment period, which ended up being over two times longer than required by CEQA and NEPA guidelines. Community open houses were held in a virtual forum on May 11, May 14, and May 18, 2020 and the virtual public hearing was held on May 27, 2020. Putting the process on hold would have jeopardized the schedule and federal funding.

### **1638-900**

As described in Draft EIR/EIS Chapter 8, Preferred Alternative, the Authority identified the Preferred Alternative by considering environmental, economic, technical, and other factors and by balancing the adverse and beneficial impacts of the project on the community and natural environment. As discussed in Chapter 9, the Draft EIR/EIS provides details regarding the Authority's commitment to community involvement, and each section within Chapter 3, Affected Environment, Environmental Consequences, and Mitigation Measures, provides an analysis of the environmental impacts, both beneficial and adverse.

## Submission 1693 (Gary Patton, Sierra Club, Loma Prieta Chapter, June 23, 2020)

---

**Gary A. Patton, Attorney At Law**  
**Post Office Box 1038, Santa Cruz, California 95061**  
**Telephone: 831-332-8546 / Email: gapatton@mac.com**

---

June 23, 2020

California High-Speed Rail Authority  
 Attention: Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS  
 100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
 San Jose, CA 95113

[Sent By Email To: [san.jose\\_merced@hsr.ca.gov](mailto:san.jose_merced@hsr.ca.gov)]

RE: Comment on Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS

To The California High-Speed Rail Authority:

This letter is to submit comments on the Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS on behalf of the Loma Prieta Chapter of the Sierra Club. We urge the Authority to undertake a more comprehensive alternatives analysis, looking at the proposed High-Speed Rail project as a whole, as both the California Environmental Quality Act (CEQA) and the National Environmental Policy Act (NEPA) require, and we further urge the Authority otherwise to comply with the requirements of both CEQA and NEPA, as discussed herein.

### Introduction

The Sierra Club is aware of many comments submitted by other parties, pointing out the very significant adverse environmental and other impacts that would flow from the construction of the San Jose to Merced Project Section of the state's proposed High-Speed Rail project.

Green Foothills, for instance, has noted in its comments that the potential impacts to wildlife in the Coyote Valley would be extremely significant, since the current proposal, including all of the alternatives identified in the Draft EIR/EIS, would very likely result in the extreme disruption of wildlife movement across the proposed rail corridor, causing negative impacts to habitat and to planned wildlife crossings that would provide essential habitat continuity between the Santa Cruz Mountains and the Diablo Range.

Some wildlife, like mountain lions, face severe threats to their survival due to habitat loss from increased development and because of barriers to migration. The high speed rail alignment through Coyote Valley and up through Pacheco Pass would put animals like mountain lions, coyotes, tule elk, deer, and others at increased risk.

1693-2540

Green Foothills additionally notes the impacts to farmland and new threats of sprawl from the potential east-of-Gilroy station and maintenance facility proposed in the County's Agricultural Resource Area, pointing out that a new station and maintenance facility in this area will consume over two hundred acres of farmland as well as limiting wildlife movement.

1693-2541

Santa Clara County established the Agricultural Resource Area to indicate where it will focus farmland conservation as part of its strategy for climate resilience and to support a robust local agricultural economy and food system. As Green Foothills argues, the east-of-Gilroy station and maintenance facility being considered would be a significant blow to that effort and would make surrounding farmland very vulnerable to development. These lands must be permanently protected from development to ensure the long-term sustainability and health of the region and to mitigate the negative impacts from future sprawl development and from climate change, and any approval of the currently proposed routing impacting the Agricultural Resource Area must contain mitigation measures that will ensure the protection of the threatened farmlands from future development that could be generated by the project. In short, if the final project selection puts lands in the Agricultural Resource Area at risk, then significant funding to purchase permanent agricultural protection easements is a necessary mitigation measure and should be identified as such in the Final EIR/EIS.

1693-2542

Other commentators have noted the cultural values that the Authority's preferred project alternative, Alternative 4, puts in jeopardy. We note that Congress Member Zoe Lofgren, for instance, has joined others in submitting comments outlining the threat that the proposed project poses to a United States Historic Landmark located in Morgan Hill, Villa Mira Monte (VMM). As Congress Member Lofgren says, "VMM is the site of the founder of the City of Morgan Hill's home, built in the 1880's. The property is used for education, cultural, fundraising, and private events, and is maintained by funds raised by these events. Alternative 4 would have tracks built adjacent to the eastern boundary of VMM, potentially compromising the site's historical integrity and disrupting the events held there."

1693-2543

Swanee Edwards, a longtime resident of the area in which the project would be constructed, submitted an individual comment that noted that the largest reservoir in Santa Clara County is currently being drained because of the possibility that in a serious earthquake (6.5 or greater) the dam creating the reservoir could fail, causing massive property losses and likely loss of life. Ms. Edwards believes that the Authority has not properly considered earthquake concerns in proposing the project that would connect San Jose to Merced through Pacheco Pass.

The Loma Prieta Chapter of the Sierra Club shares the concerns identified above, which are illustrative of the many comments made by other parties. The proposal

1693-2539

## Submission 1693 (Gary Patton, Sierra Club, Loma Prieta Chapter, June 23, 2020) - Continued

evaluated in the Draft EIR/EIS would have many damaging impacts, many if not most of which could not be adequately mitigated.

### Main Comment

While endorsing the environmental and other objections to the proposed project made by others, and mentioned briefly above, we wish to raise what we consider to be a more fundamental issue: the failure of the current environmental review process to comply with and carry out the mandates of both CEQA and NEPA with respect to the need for a consideration of “alternatives” to the proposed project. Both these environmental laws require that before carrying out a project that might have a significant adverse environmental impact, a state agency, like the Authority, must study meaningful alternatives that could reduce or eliminate the kinds of negative environmental impacts just mentioned.

Because of the way the Authority has chosen to carry out its environmental review of the state’s proposed High-Speed Rail project, such an adequate analysis of alternatives has not, in fact, occurred. The Authority has never properly evaluated the whole project in an integrated way that would allow a meaningful and legally-adequate consideration of alternatives, as the Authority makes a final determination of exactly where and how to construct the rail connections that comprise the project.

The overall “project” that the Authority is seeking to carry out is described in the introduction to the San Jose to Merced Project Section Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement as “a system that will provide a reliable high-speed electric-powered rail system that links the major metropolitan areas of the state and that delivers predictable and consistent travel times.” The project, in other words, is a *statewide* project and is emphatically not a concatenation of various smaller “segments” that can be considered independently, or as “independent projects.”

Perhaps an even better, more specific description of the statewide project that the Authority is charged with carrying out is found in the text of Proposition 1A, a statewide bond measure adopted by the voters in 2008 [Streets and Highways Code §2704.04(a)]:

It is the intent of the Legislature by enacting this chapter and of the people of California by approving the bond measure pursuant to this chapter to initiate the construction of a high-speed train system that connects the San Francisco Transbay Terminal to Los Angeles Union Station and Anaheim, and links the state’s major populations centers, including Sacramento, the San Francisco Bay Area, the Central Valley, Los Angeles, the Inland Empire, Orange County, and San Diego....

Again, it is clear that the state’s “project” is the overall system outlined in Proposition 1A, and the Authority has designated as “Phase 1” a system that will connect the San Francisco Transbay Terminal to the Los Angeles basin via the

1693-2544

Central Valley. The “Fact Sheet” on Page 1 of the Draft EIR/EIS outlines how the Authority has carried out its environmental review on this overall (and Phase 1) statewide project:

The California High-Speed Rail Authority (Authority) certified a Statewide Program Environmental Impact Report / Environmental Impact Statement (EIR/EIS) (Tier 1) in November 2005 as the first phase of a tiered environmental review process for the proposed California high-speed rail (HSR) system planned to provide a reliable, high-speed, electric-powered rail system that links the major metropolitan areas of the state and that delivers predictable and consistent travel times ...

A second program-level (Tier 1) EIR/EIS was completed in 2008 focusing on the connection between the Bay Area and Central Valley; the Authority revised this document under California Environmental Quality Act (CEQA) and completed in 2012. Based on the Program EIR/EISs, the Authority selected preferred corridors and station locations to advance for further study.

The Authority has prepared a project-level (Tier 2) EIR/EIS that further examines the California High-Speed Rail (HSR) San Jose to Merced Project Section as part of the larger, 800-mile HSR system planned throughout California. The HSR system will connect the major population centers of Sacramento, the San Francisco Bay Area, the Central Valley, Los Angeles, the Inland Empire, Orange County, and San Diego. The HSR system will use state-of-the-art, electrically powered, high-speed, steel-wheel-on-steel-rail technology, including contemporary safety, signaling, and automated train-control systems, with trains capable of operating at up to 220 miles per hour (mph) over a dedicated track alignment.

The San Jose to Merced Project Section would provide HSR service between San Jose Diridon Station in downtown San Jose and a station in downtown Merced, with a Gilroy station either in downtown Gilroy or east of Gilroy. The Project Section would allow trains in the San Francisco Bay Area to transition smoothly via the Central Valley Wye to and from the Central Valley.

Not explicitly mentioned is the Authority’s plan to prepare and consider another EIR/EIS for a segment of the statewide system that would connect San Jose to San Francisco. Despite the failure to mention this segment in the current document, such a separate, “segmented” analysis of environmental impacts on the Peninsula is, in fact, contemplated.

There is a fundamental problem with this approach of “segmenting” a statewide project into discrete elements, so that the “alternatives” considered in the environmental documents for the various “segments” eliminate the possibility of considering alternatives to the overall routing choice that might propose routing

1693-2544

## Submission 1693 (Gary Patton, Sierra Club, Loma Prieta Chapter, June 23, 2020) - Continued

1693-2544

differing from the routings examined and discussed in the various “segmented” EIR/EIS documents. As appears from the above description, by taking this “segmented” approach to an analysis of a statewide project, the Authority has “piecemealed” its consideration of possible alternatives. By chopping up the integrated, statewide project into discrete “segments,” neither the Authority nor the public is able to evaluate possible alternatives in an intellectually or legally defensible way.

1693-2545

The “first tier” of the environmental review process carried out by the Authority was completed fifteen years ago, in 2005. That EIR/EIS did not consider the entire statewide project. In fact, a crucial piece of the analysis was left out; namely, the connection between the Central Valley and the Bay Area. In order to correct that failure of the environmental review process, the Authority then prepared and considered what it is calling a “second program-level (Tier 1) EIR/EIS, focusing on the connection between the Bay Area and Central Valley.” While prepared in 2008, that so-called “second program-level” EIR/EIS was not actually certified until 2012, because of litigation that successfully challenged the adequacy of that document. Ultimately, as the Authority tells us in the “Fact Sheet” for this EIR/EIS, the Authority modified this “second program-level” EIR/EIS, and then “selected preferred corridors and station locations to advance for further study.”

Here is the problem. It is now clear, from the current Draft EIR/EIS for the San Jose to Merced Segment, as currently proposed, that the so-called “Altamont Pass” routing alternative (rejected in that “second program-level EIR/EIS”) has not been accurately or adequately compared to the “Pacheco Pass” routing that is built-in to the segment currently being considered.

Because the “project” is the statewide system, it is not legally or even intellectually defensible to “segment” the overall project in such a way that the various possible alternatives cannot be compared, so that the decision makers and the public actually understand the environmental impacts of the different options. CEQA specifically requires that an EIR describe a reasonable range of alternatives that could feasibly attain most of the basic objectives of the project while avoiding or substantially lessening any of its significant effects, CEQA Guidelines §15126.6(a) and (f). An EIR’s discussion of alternatives must “contain analysis sufficient to allow informed decision making,” *Laurel Heights Improvement Association v. Regents of the University of California* (1988), 47 Cal.3d 376, 404. Because of the way that the environmental analysis of the project has been “piecemealed,” by virtue of the “segmentation” of the project pursued by the Authority, the current EIR/EIS is legally inadequate.

In order to comply with the requirements of CEQA and NEPA, the Final EIR/EIS must not just discuss the four alternatives found in the current document – all of which are relatively minor variations on a single basic routing proposal. To be adequate, the Final EIR/EIS must properly compare the environmental impacts of the currently proposed, “Pacheco Pass” routing with a genuine and distinctly

1693-2545

different alternative, the “Altamont Pass” routing. Using the “Altamont Pass” routing, which is feasible, the Final EIR/EIS must consider whether or not that alternative routing would, in fact, be an alternative that could significantly reduce environmental impacts identified in the current Draft EIR/EIS. The Loma Prieta Chapter of the Sierra Club strongly believes that this alternative would have significantly fewer adverse environmental impacts.

1693-2546

It must also be noted that just as it is not proper to consider the San Jose to Merced segment as it if were a “stand alone” project, instead of it being part of a unified statewide project, any analysis of the San Jose to Merced segment that eliminates consideration of the impacts that would occur in the “next” segment, the segment of the system from San Jose to San Francisco, will also not provide a proper evaluation of the impacts considered in the EIR/EIS for this segment.

1693-2547

Both the “Pacheco Pass” and the “Altamont Pass” alignments are viable “alternatives” within the context of the statewide project. CEQA and NEPA mandate that they be properly compared and evaluated. That means that the detailed impacts now identified with the Pacheco Pass alternative, in the current EIR/EIS, must be evaluated with respect to an alternative that would reduce or eliminate them; namely, the “Altamont Pass” alternative. Similarly, the impact of these two fundamental alternatives cannot be properly assessed until their different impacts on the San Jose to San Francisco segment are concurrently assessed.

1693-2548

CEQA forbids the “piecemeal” review of the significant environmental impacts of a project, *Paulek v. Department of Water Resources* (App. 4 Dist. 2014) 179 Cal.Rptr.3d 775, 231 Cal.App.4th 35. *Paulek* also holds that whether a project has received improper piecemeal environmental review is a question of law to be reviewed independently. We urge the Authority to do the full alternatives analysis required, and not try to claim that “we already did that,” when the actual analysis carried out earlier was incommensurate with the level of detail that is now available with respect to the impacts of the “Pacheco Pass” alignment.

1693-2549

There is one more important issue related to the need for the Authority to do a robust alternatives analysis in the Final EIR/EIS: cost. The cost projected for the construction of the “Pacheco Pass” alternative is huge. The other major alternative, the “Altamont Pass” route, is likely to cost very significantly less – but, of course, an alternative analysis would be designed precisely to determine whether that is true, or not, and to what extent. The point is, an apples to apples alternatives analysis is required.

1693-2550

Why is cost relevant? In order for the statewide high-speed rail project actually to be constructed, thus bringing anticipated environmental and transportation benefits to the state, the project must actually be feasible, both in terms of engineering and cost. Both of those elements are problematic, with respect to the proposed “Pacheco Pass” routing, and so it is important to see if there is an alternative that could actually produce a project that could be successful, and



## Submission 1693 (Gary Patton, Sierra Club, Loma Prieta Chapter, June 23, 2020) - Continued

1693-2550

that would have fewer adverse environmental impacts. That analysis is not being undertaken in the current Draft EIR/EIS, and it needs to be. To say that “price is no object” is to say that the actual achievement of the statewide project isn’t relevant. Obviously, it is. An article published in the *Manteca Bulletin* in January of 2018 is still relevant today, and makes the point very well:

*Manteca Bulletin*

DENNIS WYATT

Updated: Jan 18, 2018, 10:30 PM

<https://www.mantecabulletin.com/opinion/local-columns/pacheco-pass-may-turn-high-speed-rail-into-jerrys-folly/>

Twenty-seven miles east of Hollister in the heart of earthquake country is where California High Speed Rail could meet its Waterloo.

It is where a problematic 13.5-mile tunnel starts that skirts the northern edge of San Luis Reservoir and drills into a geological mixture of sandstone riddled with weak shale known as the Franciscan Complex. It was the result of the Pacific Plate slipping under the North American Plate to push what is now known as the Diablo Range skyward.

In spots the tunnel will need to run 1,000 feet deep. This is where the high speed rail authority wants to construct the country’s longest and most complex transportation tunnel.

The cost of crossing beneath Pacheco Pass was never fully vetted before the high speed rail authority made what in retrospect is looking more and more like a fatal decision to not go over the somewhat lower Altamont Pass instead.

The rail authority pegged the cost of building the 54-mile segment from Chowchilla to Gilroy at \$5.6 billion. Some of the world’s foremost tunnel experts contend the tunnel alone is likely to run between at least \$5.5 billion and \$14 billion. There is little doubt the segment’s cost has been grossly underestimated.

This week brought yet another confession from the high speed rail folks that they once again underestimated the cost of the initial 119-mile segment from Madera to Bakersfield that was pegged at \$7.8 billion in 2016. Cost overruns have pushed the price tag to \$10.6 billion.

The problem is private sector investors want to see if the San Francisco to Southern San Joaquin Valley is profitable first before they will consider putting up a single dime. The rail authority has only \$21 billion to get the starter system in place.

There is a now a very good chance emerging that the rail project will run out of funding and therefore political steam before getting the critical starter system in place. If that happens, Jerry Brown’s dream of high speed rail being his legacy project will come true but not in the way he envisioned. It could become the most expensive white elephant in the

1693-2550

annals of California history serving as the definition of “boondoggle” for generations to come.

There is a way to prevent the high speed rail project from collapsing under the weight of Peter Pan cost estimates and give it a fighting chance to secure private sector funding to help complete the Los Angeles connection and see the day where it would be extended to San Diego and Sacramento. Instead of heading to the Bay Area via Pacheco Pass they should go to San Jose first via the Altamont Pass.

It’s already been looked at and was viable but wasn’t considered the preferred option due to targeted travel times. But if the goal is to get a starter service up and running that makes sense why not change horses? At the moment you wouldn’t be doing it in mid-stream but rather before they are committed to forging a stream that is beginning to look more and more as the event that will succeed in taking the high speed rail project under.

With it’s never ending cost overruns fueled by grossly underestimating costs and assuming no pushback from lawsuits and such the project has about as much credibility as ISIS would have in the role of a peacekeeper. It is getting absurd not to see high speed rail as a project that is on a course to bring it near the end of the tracks.

The rail authority could easily modify the ACE forward plan and bring high speed rail up the Union Pacific Corridor from Merced to Manteca and then go down the 120 Bypass median and connect with “straightened” out ACE route over the Altamont Pass into San Jose where it could connect with Caltrain. Even better with plans advancing to try and extend a BART line from where it now ends in Pleasanton in the median of Interstate 580 to connect with an ACE station. BART would connect directly from a high speed rail station on the ACE line in Pleasanton with the Trans Bay Transit station. High speed rail then would continue onto San Jose that is not only larger than San Francisco but is in the heart of the region driving Bay Area growth. It is really laughable that people pushing a vision such as high speed rail can’t see where the future lies in the Bay Area. While San Francisco has seen respectable growth in high tech areas it is nothing compared to the Silicon Valley and its future.

San Jose is clearly emerging as the business hub of the Bay Area. And while San Francisco won’t likely ever slip so much that it will become an afterthought, it is not situated like Los Angeles where it has the potential of being a three-dimensional high speed rail hub. Trains could eventually go north and south out of Los Angeles as well as eastward into the Inland Empire and even to Las Vegas and beyond to build a much healthier potential passenger base.

San Jose service can head north and south as well as east into the Bay Area’s equivalent of the Inland Empire — the Northern San Joaquin Valley.

## Submission 1693 (Gary Patton, Sierra Club, Loma Prieta Chapter, June 23, 2020) - Continued

1693-2551

The cost of the “Pacheco Pass” construction is almost certainly much greater today than in 2018. To be able accurately to gauge the possible adverse impacts of the statewide project, and the feasibility of the statewide project, the Authority must insist, as both CEQA and NEPA require, an alternatives analysis that compares the various feasible options, so that the Authority, and the public, which certainly includes the Governor and the State Legislature, have an opportunity to see what project configuration will best achieve state goals while minimizing or avoiding adverse impacts on the environment.

1693-2552

**Conclusion**

The Loma Prieta Chapter of the Sierra Club urges the Authority to comply with both CEQA and NEPA, and to analyze the proposed statewide project as a statewide project, not as a series of artificially separated “segments.” In connection with a proper analysis of the project as a *statewide* project, the Authority must study reasonably available alternatives to the project presented in the current Draft EIR/EIS. That means, as a practical matter, that the Final EIR/EIS must undertake a detailed analysis of the “Altamont Pass” alternative and take into account impacts to be expected not only in the San Jose to Merced “segment” but in the San Jose to San Francisco “segment,” too.

Thank you for taking seriously our very strongly held view that the current environmental document is both intellectually and legally deficient.

Yours truly,



Gary A. Patton, Attorney  
Sierra Club, Loma Prieta Chapter

cc: Green Foothills  
Swanee Edwards  
*Manteca Bulletin*  
Congress Member Zoe Lofgren  
Other Interested Persons

## Response to Submission 1693 (Gary Patton, Sierra Club, Loma Prieta Chapter, June 23, 2020)

### 1693-2539

Commenter is referred to Draft EIR/EIS Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, Impact BIO#43 for assessment of impacts on wildlife movement, including mountain lion passage through Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. Please also refer to Impact BIO#44 for assessment of potential noise impacts on mountain lion movement in that area. Both impacts are significant, and mitigation is required, as specified in mitigation measures BIO-MM#76 through BIO-MM#81.

### 1693-2540

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

The Authority evaluated Alternative 3 but selected Alternative 4 as the Preferred Alternative. As summarized in Chapter 8, Preferred Alternative, of the Draft EIR/EIS, Alternative 3 includes a station in the less-developed east Gilroy area, would permanently convert the most agricultural farmland, and would have higher impacts on biological and aquatic resources than the Preferred Alternative.

### 1693-2541

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

The comment suggests that a mitigation measure should be included to protect farmland within the Santa Clara County Agricultural Resource Area that would be affected by construction of the Project Section (including, specifically, Alternative 3 and the east-of-Gilroy station). As the Draft EIR/EIS explains, construction of the Project Section would result in a significant and unavoidable impact under CEQA for Impacts AG#2 and AG#3 relating to permanent conversion of Important Farmland to nonagricultural use, even with the application of mitigation, including AG-MM#1.

Accordingly, the Authority has carefully reviewed the commenter's suggested mitigation measure and has determined that it is largely similar in effectiveness to mitigation that is already proposed in the Draft EIR/EIS, specifically AG-MM#1. AG-MM#1 would mitigate for any impacts on Important Farmland, whether or not it lies within a County's designation of an "agricultural resource area." The Department of Conservation administers the FMMP, which defines Important Farmland to comprise several categories of farmland, described in more detail in the Draft EIR/EIS in Section 3.14.1.1, Definition of Terminology. The FMMP describes Important Farmland as agricultural land that has a combination of soil quality, location, growing season, and moisture supply needed to produce crops. Specific criteria differ for each of the FMMP-defined Important Farmland categories. Consistent with NEPA and CEQA requirements, the analysis in Section 3.14, Agricultural Farmland, of the Draft EIR/EIS focuses on impacts on Important Farmland and, accordingly, lays the foundation for calculating mitigation based on impacts on Important Farmland. AG-MM#1 includes Authority funding for the California Farmland Conservancy Program's work to identify suitable agricultural land for mitigation of impacts and to fund the purchase of agricultural conservation easements from willing sellers. Moreover, the commenter's suggested mitigation measure is not necessarily reasonable or feasible, because the County's Agricultural Resource Area appears to be overinclusive, insofar as it includes developed land and other nonagricultural lands. Of course, the County's Agricultural Resource Area does also include Important Farmland as designated by the Department of Conservation, but that Important Farmland is covered under AG-MM#1. Any mitigation in addition to the established ratios specified in AG-MM#1 (1:1 for direct impacts and 0.5:1 for indirect impacts) would duplicate the purchase of agricultural conservation easements already

## Response to Submission 1693 (Gary Patton, Sierra Club, Loma Prieta Chapter, June 23, 2020) - Continued

### 1693-2541

provided for.

To address this comment and better clarify the difference between direct and indirect mitigation ratios, the text for AG-MM#1 was revised in the Final EIR/EIS to indicate mitigation ratios for direct and indirect impacts.

In addition, the comment states that the East of Gilroy Alternative (Alternative 3), would cause substantial impacts on agricultural land. This is accurate and identified throughout numerous sections and chapters in the Draft EIR/EIS, most succinctly in Table 8-1 of Chapter 8, Preferred Alternative.

### 1693-2542

With respect to Alternative 4's impact on Villa Mira Monte, the Final EIR/EIS finds that the impact would be less than significant, which is the correct determination based on the effects analysis and evidence presented. Villa Mira Monte's historic setting has already experienced considerable change, such that the OCS poles would not materially impair the characteristics that qualify the resource for historic register listing. Furthermore, Chapter 4, Section 4(f)/6(f) Evaluation, specifies that additional project features will apply to Villa Mira Monte as related to potential aesthetic and noise/vibration impacts, including adoption of design standards (AVQ-IAMF#1) and design review process to guide the development of non-station area structures (AVQ-IAMF#2). Mitigation measures calling for noise barriers (NV-MM#1) and visual screening will also apply (AVQ-MM#3, AVQ-MM#4, and AVQ-MM#6). As a result, a loss of revenue and subsequent neglect of Villa Mira Monte are not foreseeable consequences of HSR operation.

### 1693-2543

Comment noted. The Resource Study Area for dam failure inundation is defined as a 50-mile radius on either side of the project alternatives' footprints. Please refer to Section 5.4.4.1, Earthquake-Induced Flooding Existing Conditions, of the Geology, Soils, and Seismicity Technical Report (Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), which notes that "[t]he Pacheco Pass Subsection would be affected by a dam failure of Pacheco Pass Lake, B.F. Sisk Dam (San Luis Reservoir), or O'Neill Dam. Data or mapping for inundation caused by dam failure at Pacheco Pass Lake is not available. However, the reservoir is located approximately 5 miles upstream of the alignment within the relatively narrow Casa De Fruta valley, indicating that inundation of the alignment could occur in the event of a dam failure at Pacheco Pass Lake."

Additionally, please refer to Draft EIR/EIS Section 3.9, Geology, Soils, Seismicity and Paleontological Resources, Impact GEO#10: "The earthquake-induced flooding impacts would be addressed with conventional construction safety measures. The design-build contractor would prepare a CMP that would include features to reduce the potential for earthquake-induced flood hazards to cause personal injury, loss of life, and property damage during construction (GEO-IAMF#1). This may include evacuation plans as well as earthquake response training for workers. Conforming to guidelines specified by relevant transportation such as AREMA, FHWA, and Caltrans and building agencies and codes would require contractors to account for drainage patterns and topography during design and construction and thus be able to establish safe evacuation areas for construction workers (GEO-IAMF#10). Implementation of project features and actions before and during construction would avoid increasing exposure of people or structures to potential loss of life, injuries, or destruction beyond what they are exposed to currently in the area's environment due to earthquake-induced flooding."

## Response to Submission 1693 (Gary Patton, Sierra Club, Loma Prieta Chapter, June 23, 2020) - Continued

### 1693-2544

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

Section 1.1.4.1, The San Jose to Central Valley Wye Project Extent, of the Draft EIR/EIS explains that the analysis in the Draft EIR/EIS is focused on evaluating the San Jose to Central Valley Wye Project Extent, which is also called the "project" or "project extent". The project extent spans from Scott Boulevard in Santa Clara to Carlucci Road in Merced County. The project extent analyzed in this Draft EIR/EIS is part of the larger San Jose to Merced Project Section, which is a segment of the statewide HSR system. Section 1.1.4.1 also explains that this analysis overlaps with the southern portion of the San Francisco to San Jose Project Section starting in Santa Clara at Scott Boulevard, just north of Diridon Station, and ending at West Alma Avenue in San Jose. The San Francisco to San Jose Project Section is also identified as one of the Tier 2 EIR/EISs in Section 1.1.3.5, Project-Level Environmental Reviews, of the Draft EIR/EIS.

Both NEPA and CEQA encourage tiering of environmental documents. The Authority has used a tiered environmental review process to support tiered decisions for the HSR system. Tiering of environmental documents means addressing a broad program in "Tier 1" environmental documents, then analyzing the details of individual projects within the larger program in subsequent project-specific or "Tier 2" environmental documents. The Authority and the Federal Railroad Administration prepared two Tier 1 documents for the statewide HSR system. Program or first-tier EIR/EISs are deliberately focused on the "big picture" impacts of proposed actions and the broad policy choices related to such actions. To avoid repetition and to help focus the document on issues ripe for decision, a lead agency may tier its environmental documents so that later Program or second-tier EIR/EISs incorporate and build upon the analysis and decisions made at the Program level. A first-tier EIR/EIS may therefore be limited to the analytical information necessary for an informed decision on the broad policy issues presented, with detailed analysis of potential impacts of a more specific, site-specific decision to follow when a second-tier EIR/EIS is prepared. In a project-level EIR/EIS that follows a program EIR/EIS (or, put another way, a second-tier EIR following a first-tier EIR/EIS), tiering has the effect of focusing the analysis on a narrower geographic area and the more specifically defined project.

### 1693-2544

The San Jose to Merced Project Section EIR/EIS properly tiers by: being consistent with the broad policy decisions previously reached about the system; explaining the relationship between the first tier and the second tier (Program EIR/EISs and project-level EIR/EIS); utilizing the Program EIR/EISs for background information and to inform the second-tier analysis, making the Program EIR/EISs available to the public; and by focusing on and analyzing the impacts of implementing a specifically defined high-speed train project between San Jose and Merced.

The 800-mile statewide HSR system was divided into eight project sections after the Authority and FRA selected alignment corridors and station locations for most of the statewide HSR system after the program-level EIR/EIS was completed. Each Project Section contains logical termini, which permits each Project Section to be evaluated independently under both federal and state law and not "piecemealed," as the commenter incorrectly asserts. The law recognizes the impracticality of evaluating, at a project-specific level, the entire 800-mile HSR system, and explicitly sanctions the Authority's discretion to define its project as it has.



## Response to Submission 1693 (Gary Patton, Sierra Club, Loma Prieta Chapter, June 23, 2020) - Continued

### 1693-2545

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations.

The comment expresses concern with the Authority's environmental review process and expresses concern that alternatives were not appropriately analyzed. Changes to the full statewide HSR system subsequent to the approval of the 2005 Program EIR/EIS have been addressed in additional program- and project-level EIR/EISs. The full statewide system is not required to be analyzed in each document, as this has cumulatively been addressed through the Tier 1 documents. The San Jose to Merced EIR/EIS contains "analysis sufficient to allow informed decision making" (Laurel Heights Improvement Association v. Regents of the University of California (1988), 47 Cal.3d 376, 404) of a reasonable range of alternatives, but does not duplicate the analysis provided in previous Tier 1 documents. Connections between the Bay Area and the Central Valley through the Altamont Pass and Pacheco Pass were evaluated by Authority and FRA in the 2008 San Francisco Bay Area to Central Valley High-Speed Train Program Final EIR/EIS (Authority and FRA 2008, as cited in Chapter 1, Project Purpose, Need, and Objectives, of the Draft EIR/EIS) and by the Authority in the 2012 Bay Area to Central Valley High-Speed Train Partially Revised Final Program EIR (Authority 2012b, as cited in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS). The Tier 1 environmental review process resulted in the Authority's decision to select the Pacheco Pass routing for further study. The Authority has elected to break up the statewide system into smaller segments for environmental review, each with independent utility, including the San Jose to Merced Project Section. There is no piecemealing problem where, as here, the project can be implemented independently. (Banning Ranch Conservancy v. City of Newport Beach (2012) 211 Cal.App.4th 1209.)

### 1693-2546

The Authority has elected to break up the statewide system into smaller segments for environmental review, each with independent utility, including the San Jose to Merced Project Section. There is no 'piecemealing' problem where, as here, the project can be implemented independently. (Banning Ranch Conservancy v. City of Newport Beach (2012) 211 Cal.App.4th 1209.) See also comment SJM-1693-2544. The sections that bookend the project, including the San Francisco to San Jose Project Section to the west, as well as the Central Valley Wye and Merced to Fresno Project Section to the east, are included as transportation projects in Appendix 3.19-B, Cumulative Transportation Projects List (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS). These projects are analyzed in Draft EIR/EIS Section 3.19, Cumulative Impacts. Additionally, Draft EIR/EIS Section 1.1.4.1, The San Jose to Central Valley Wye Project Extent, explains that this analysis of the San Jose to Central Valley Wye project extent overlaps with the southern portion of the San Francisco to San Jose Project Section starting in Santa Clara at Scott Boulevard, just north of Diridon Station, and ending at West Alma Avenue in San Jose. This portion of the alignment is termed the San Jose Diridon Station Approach, and any impacts associated with this portion are included in both second-tier EIR/EISs.

## Response to Submission 1693 (Gary Patton, Sierra Club, Loma Prieta Chapter, June 23, 2020) - Continued

### 1693-2547

The comment requests evaluation of an Altamont Pass alignment relative to the Pacheco Pass alignment. The Tier 1 decisions established the broad framework for the HSR system that serves as the foundation for the Tier 2 environmental review of individual projects. In other words, the Authority relies on the high-level geographic routing decisions made in the Tier 1 process and does not need to revisit those prior decisions when it advances to the Tier 2 environmental review process. Based on the Tier 1 process, the corridor advanced for Tier 2 study between the Bay Area and the Central Valley was the Pacheco Pass corridor. Accordingly, for purposes of the San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS, the Authority operated within its discretion to focus its range of alternatives to those alternatives within the Pacheco Pass corridor, to the exclusion of any Altamont Pass alternatives. The San Jose to Merced Project Section EIR/EIS contains “analysis sufficient to allow informed decision making,” (Laurel Heights Improvement Association v. Regents of the University of California (1988), 47 Cal.3d 376, 404) of a reasonable range of alternatives, but does not duplicate the analysis provided in previous Tier 1 documents. Please see submission SJM-1693, comment 2546 for an explanation of how the neighboring San Francisco to San Jose Project Section is addressed.

### 1693-2548

Please refer to the response to submission SJM-1693, comment 2544. Both NEPA and CEQA encourage tiering of environmental documents.

### 1693-2549

The comment requests evaluation of the costs of an Altamont Pass alignment relative to the Pacheco Pass alignment. The Tier 1 decisions established the broad framework for the HSR system that serves as the foundation for the Tier 2 environmental review of individual projects. In other words, the Authority relies on the high-level geographic routing decisions made in the Tier 1 process and does not need to revisit those prior decisions when it advances to the Tier 2 environmental review process. Based on the Tier 1 process, the corridor advanced for Tier 2 study between the Bay Area and the Central Valley was the Pacheco Pass corridor. Accordingly, for purposes of the San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS, the Authority operated within its discretion to focus its range of alternatives to those alternatives within the Pacheco Pass corridor, to the exclusion of any Altamont Pass alternatives. The San Jose to Merced Project Section EIR/EIS contains “analysis sufficient to allow informed decision making,” (Laurel Heights Improvement Association v. Regents of the University of California (1988), 47 Cal.3d 376, 404) of a reasonable range of alternatives, but does not duplicate the analysis provided in previous Tier 1 documents. Please refer also to the responses for submission SJM-1693, comments 2544 and 2545.

### 1693-2550

The comment requests consideration of a variety of other alternatives, including the Altamont Pass alignment. Please also refer to responses to submission SJM-1693, comments 2544 and 2547 for an explanation of why the alternatives analyzed in the San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS focus on the Pacheco Pass. The San Jose to Merced Project Section EIR/EIS contains “analysis sufficient to allow informed decision making,” (Laurel Heights Improvement Association v. Regents of the University of California (1988), 47 Cal.3d 376, 404) of a reasonable range of alternatives, but does not duplicate the analysis provided in previous Tier 1 documents. Concerns regarding costs of HSR project sections other than San Jose to Merced are noted. The Preferred Alternative is the lowest cost alternative among the four project alternatives analyzed in this EIR/EIS (Chapter 8, Preferred Alternative, Table 8-2).

## Response to Submission 1693 (Gary Patton, Sierra Club, Loma Prieta Chapter, June 23, 2020) - Continued

### 1693-2551

The comment requests additional alternatives analysis to compare various feasible options. The comment requests evaluation of an Altamont Pass alignment relative to the Pacheco Pass alignment. Please see submission SJM-1693, comment 2547 for a discussion of why the San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS focuses its analysis of alternatives on the Pacheco Pass. The San Jose to Merced EIR/EIS contains "analysis sufficient to allow informed decision making," (Laurel Heights Improvement Association v. Regents of the University of California (1988), 47Cal.3d 376, 404) of a reasonable range of alternatives, but does not duplicate the analysis provided in previous Tier 1 documents.

### 1693-2552

Please refer to the response to submission SJM-1693, comments 2544, 2545 and 2546. The Draft EIR/EIS is compliant with both NEPA and CEQA. Please also see the response to submission SJM-1693-2547 for a discussion of why the San Jose to Merced Draft EIR/EIS appropriately focuses its analysis of alternatives on the Pacheco Pass. Impacts associated with the San Jose to San Francisco "segment" are provided in the San Francisco to San Jose Project Section Draft EIR/EIS, which was published on July 10, 2020 (Authority 2020c).

## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020)



June 23, 2020

*Via Hand Delivery and Electronic Mail:* [san\\_jose\\_merced@hsr.ca.gov](mailto:san_jose_merced@hsr.ca.gov)

California High-Speed Rail Authority  
Northern California Regional Office  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113  
Attn: San Jose to Merced Project Section: Draft EIR/EIS

*Via Hand Delivery and Electronic Mail:* [yosef.yip@hsr.ca.gov](mailto:yosef.yip@hsr.ca.gov)

Yosef Yip  
Northern California Outreach Representative  
California High-Speed Rail Authority  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113

**RE: Sharks Sports & Entertainment LLC Comments Regarding San Jose to Merced  
Project Section Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement**

Dear Mr. Yip and Environmental Planners:

On behalf of our client Sharks Sports & Entertainment LLC please find attached their comment letter regarding the Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement, dated April 2020 for the California High-Speed Rail Authority, San Jose to Merced Project Section.

Your attention to this matter is appreciated.

Respectfully Submitted,

SILICON VALLEY LAW GROUP

  
Jeffrey S. Lawson

Attachments: SSE Comments on HSR Draft EIR/EIS

Sharks Sports & Entertainment  
Comments to Draft EIR/EIS  
June 8, 2020  
Page 2 of 2

cc via email: Jim Goddard, Executive Vice President, Government Affairs  
Lucy Lofrumento, LMA Law  
Nanci Klein, City of San Jose Office of Economic Development  
Cameron Day, San Jose City Attorney's Office  
Rosalynn Hughey, San Jose Director of Planning, Building and Code Enforcement

## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued



June 23, 2020

California High-Speed Rail Authority  
Northern California Regional Office  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113  
Attn: San Jose to Merced Project Section: Draft EIR/EIS  
[san.jose\\_merced@hsr.ca.gov](mailto:san.jose_merced@hsr.ca.gov)

Yosef Yip  
Northern California Outreach Representative  
California High-Speed Rail Authority  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113  
[yosef.yip@hsr.ca.gov](mailto:yosef.yip@hsr.ca.gov)

**RE: Sharks Sports & Entertainment LLC Comments Regarding San Jose to Merced Project Section Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement**

Dear Mr. Yip and Environmental Planners:

Sharks Sports & Entertainment LLC (SSE) submits the following comment letter regarding the Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement, dated April 2020 (Draft EIR/EIS) for the **California High-Speed Rail Authority (Authority), San Jose to Merced Project Section**. SSE supports High-Speed Rail (HSR) to San Jose and the downtown area. Nevertheless, our review indicates that as currently presented, the Draft EIR/EIS does not contain the necessary evaluation of certain significant impacts and does not offer adequate mitigation measures. It is our sincere hope that by drawing attention to these issues now, the Draft EIR/EIS can be revised and the project will be constructed without unnecessary detriment to the Diridon Station area and the wider Downtown San Jose.

Background:

SSE is the parent company of San Jose Arena Management, LLC, which manages the SAP Center (the Arena), an 18,000-seat regional multipurpose event center located adjacent to the planned Diridon Station.

Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 2 of 38

With over 170 events in a typical year, the Arena is one of San Jose's most consistent and impactful economic catalysts, and is a critical asset to the City's economic success. The SAP Center operations support over 5,000 FTE jobs, generate more than \$250 million in annual economic impact, and provide millions of dollars in direct general fund revenue for the City of San Jose (the City).

As a regional event center, the Arena attracts more than 1.5 million people to San Jose's downtown area every year, drawing a diverse crowd from throughout Santa Clara, San Mateo, Santa Cruz, and Alameda counties and beyond. The region from which the Arena draws is primarily suburban and mass transit is not a viable option for the majority of the Arena's patrons. Accordingly, the Arena is reliant on a large supply of convenient parking nearby, as well as highly functional and efficient vehicle ingress and egress. One of the reasons the Arena was located where it is was because of the excellent access to this location by major highways and large surface streets.

Automobile transport is the primary means of transportation in the South Bay. In fact, the 2040 San Jose General Plan predicts that 20 years from now, 60% of all trips will still be by automobile. After approximately 20 years of light rail operation, the use of light rail to attend Arena events is trivial – typically averaging less than 2% of patrons for regular games and far less for special events. Similarly, travel by Caltrain for Arena events is minimal – estimated to be less than 5% of patrons for regular games and far less for special events.

Past predictions of mass transit use for Arena events have been grossly overestimated. There is no evidence in the record that HSR would do any better. The "study" providing the basis of the parking analysis, which cannot be found in the Draft EIR/EIS or the appendices, appears to be the same document VTA relied upon for the Phase II BART Extension to San Jose. This study is not a parking demand study at all, but rather a survey of existing and future parking in the area. It does not support speculation that HSR riders will not require parking at Diridon Station. For the foreseeable future, access to the Diridon Station area and the Arena will remain automobile dependent, and the Draft EIR/EIS must recognize that reality. Providing adequate parking, therefore, is required for any reasonable planning horizon.

SSE has been one of downtown's biggest investors for more than two decades, and will continue to support efforts to advance the city center's smart growth, so long as the success of the SAP Center is not impeded. SSE cannot stand by as another transit proposal for the Diridon Station area with an inadequate parking analysis severely wounds the Arena's ability to remain downtown's primary economic engine.



## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 3 of 38

Prior Planning Review:

SSE has actively participated in nearly every environmental or planning process affecting the Diridon Station area over the last twenty-five years, including the Diridon Station Area Plan, the BART Phase II Extension to San Jose and Caltrain Electrification projects, and the more recent Station Area Advisory Group and Diridon Integrated Station Concept projects. SSE has participated in the scoping and planning processes for the HSR project since at least 2009, submitting multiple comment letters related to the alignment alternatives and potential impacts to SAP Center parking lots, both permanently and during construction. These comments included a memorandum prepared by Wenck Associates (December 2010) that specifically requested that the “West” alignment be chosen for the project between San Jose and San Francisco, north of SAP Center. An additional letter was prepared by SSE related to travel access and increased traffic volumes, and permanent and construction-related impacts on special transportation functions, pedestrian safety.

SSE has also prepared letters to the Diridon Station Joint Policy Advisory Board describing potential impacts to SAP Center and attendance related to the “Santa Clara Position” of the Diridon Station Integrated Concept (DISC). Impacts would include circulation, station orientation, parking, ingress and egress, and loss of revenue. In short, SSE has been incredibly involved in all aspects of development in and around the SAP Center.

We do not believe that any of the transit projects coming to Diridon Station, including HSR and BART, have analyzed the parking demand generated by each project in accordance with any standards used by the traffic engineering profession. Parking demand has not been studied using the scientific integrity standard required by NEPA. No scientific, industry standard parking analyses have been completed. Instead, the Draft EIR/EIS relies on “extensive information on available parking provided by Caltrain, City of San Jose (Park San Jose), the SAP Center, and private vendors and the increasing use of web-based and mobile applications (including real-time applications)” (page 3 2-71) to determine that HSR’s parking demand for additional parking can be met by existing parking facilities, especially in light of the increase in transit planned for San Jose Diridon Station. However, this information cannot be found in the Draft EIR/EIS. Furthermore, SSE has not participated in the preparation of any parking demand and/or availability studies.

The above-referenced provision of the Draft EIR/EIS seems to state that, because parking that would be removed as a part of the project is being replaced at a 1:1 ratio (no new parking), the Arena’s parking needs will be met. The discussion relies on existing parking facilities and an offset of parking demand caused by planned increases in transit services to meet the Arena’s parking needs. It cannot come as a surprise to the Authority that BART is not providing ANY parking at Diridon Station despite studies showing that BART will generate a demand for at least 2,262 parking spaces (2004 Final EIR and 2007 Supplemental Final EIR for the BART

Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 4 of 38

Extension to Diridon Station). Further, the Draft EIR/EIS does not take into account any of the parking to be lost as a result of future development in the DSAP area. As described in our detailed comments below, our review of the existing plans shows a reduction of parking availability of at least 1,771 parking spaces within 1/3-mile of SAP Center – in the Diridon Station area south of W Santa Clara Street alone – not including those spaces lost to the north. In addition, the Authority’s parking inventory (which was actually prepared by Kimley-Horn & Associates for the VTA’s BART extension project) seems to include the Arena’s existing 1,422 space parking lot, which cannot count as off-site parking to meet the City’s obligations under the AMA, as described below. This information confirms that the Diridon Station area will be short at least 5,455 parking spaces even without HSR!

The Draft EIR/EIS wholly fails to identify, evaluate, propose mitigation for, or otherwise address the issues raised previously by SSE related to parking. In particular, the Draft EIR/EIS does not include an actual parking availability study, nor does it analyze parking availability after the removal of large swaths of parking as a result of planned development. As explained in Guideline § 15125 Environmental Setting “[T]he purpose of this requirement [to accurately describe the environmental setting] is to give the public and decision makers the most accurate and understandable picture practically possible of the project’s likely near-term and long-term impacts.” In this case the future impact of the loss of at least 5,445 spaces due to currently projected development, plus the additional demand generated by HSR, BART and the other known projects the most accurate setting would be on project buildout. “Where existing conditions change or fluctuate over time, **and where necessary to provide the most accurate picture practically possible of the project’s impacts**, a lead agency may define existing conditions by referencing historic conditions, **or conditions expected when the project becomes operational**, or both, that are supported with substantial evidence.” (Id.) (Emphasis added.) In this case, the only way to understand the parking catastrophe being created is to describe the baseline expected when the project becomes operational.

Apropos to the point that the Draft EIR/EIS does not meet the legal standard for studying and disclosing these important environmental impacts, other environmental planning documents in the Diridon Station area have taken the transportation and parking issues into consideration, including the 2004 Final Environmental Impact Report (EIR) for the San Jose Water Land Company Planned Development Rezoning; the 2005 Downtown Strategy 2000 Final Program EIR; the 2011 Envision San Jose 2040 General Plan Final Program EIR; the 2015 Envision San Jose 2040 General Plan Supplemental EIR; the 2014 Diridon Station Area Plan EIR; the 2015 Final EIR for Caltrain’s Peninsula Corridor Electrification Project; and a host of others.

A transportation and parking evaluation is something the City of San Jose would require in an EIR for any other large project in the Diridon Station area. The City has, on multiple occasions, recognized the need to consider and mitigate adverse impacts on the Arena caused by any major projects in the Diridon Station area, particularly impacts related to parking and transportation.

## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 5 of 38

1748-3046

This expressly includes transit projects. In a memo dated June 6, 2014 (a copy of which is attached as **EXHIBIT A**), City staff recommended the following approach, which was accepted by the City Council upon approval of the Diridon Station Area Plan:

“For the BART and High Speed Rail transit projects, the City will request that the lead agency conduct a project parking analysis – The analysis should include a projection of parking demand, demand management strategies, recommended supply solutions, and potential impacts on the existing parking supply within the Diridon area, including suggested ways to mitigate the impact if it is deemed significant. The results of any parking analysis will be provided to Arena Management for review and comment. The City will consider Arena Management’s timely feedback in formulating comments that the City forwards to the lead agency as part of the project development and approval process.”

1748-3047

### The AMA and Baseline Conditions:

The City of San Jose and SSE are parties to an Arena Management Agreement (AMA), which includes a Transportation and Parking Management Plan (TPMP) of over 100 pages. The AMA requires the City to maintain certain levels of available parking in proximity to the Arena, and to manage traffic operations to ensure convenient and efficient ingress and egress to and from the Arena. Typically, environmental documents relating to projects in the vicinity of the Arena have considered these obligations as part of their analyses. In other words, the agencies have treated the City’s obligations under the AMA as tantamount to a land use plan, and have considered whether the projects in question would be consistent with such plan.

**The City’s obligations related to parking and traffic are expressly incorporated into the June 2014 final plan report for the Diridon Station Area Plan (DSAP).** The primary project objectives listed on page 1-5 of the DSAP include the objective to “ensure the continued vitality of the San Jose Arena, recognizing that the San Jose Arena is a major anchor for both Downtown San Jose and the Diridon Station area, and that sufficient parking and efficient access for San Jose Arena Customers, consistent with the provisions of the Arena Management Agreement, are critical for the San Jose Arena’s on-going success.” The Plan includes numerous provisions in support of this objective, including the following:

1. “Since its opening some two decades ago as the home of the San Jose Sharks, the San Jose Arena has consistently ranked among the 10 busiest indoor facilities for non-sporting entertainment events. Preserving the extraordinary success of Downtown’s “anchor tenant” appears paramount and is reflected in the Land Use Plan. Although densities will increase, and parking ratios will drop over time, it is imperative that Diridon’s development occurs in a coordinated fashion with its transportation

Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 6 of 38

1748-3047

infrastructure to ensure adequate parking supply for the San Jose Arena and avoid traffic problems in each phase of development.” (Page 2-3)

2. “The San Jose Arena Management Agreement commits the City to pursue best efforts to achieve and maintain at least 6,350 parking spaces at Off-Site Parking Facilities available for Arena patrons within one-half mile of the West Santa Clara Street entrance to the Arena, of which approximately half of such spaces will be within one-third mile of the West Santa Clara Street entrance. In addition, the City will manage and facilitate convenient vehicular access to and from parking facilities located in the Diridon Station area. Future TPMPs need to be in compliance with this agreement in order to meet the City’s obligations and ensure the continued success of the Arena as an anchor of the Diridon area and as a regional draw.” (Page 2-133)

Unfortunately, the Draft EIR/EIS for the HSR San Jose to Merced project completely ignores one of the primary objectives of the DSAP. The permanent need for adequate parking, and for continued excellent access to and from the Arena in accordance with the AMA, is a baseline condition of the approved DSAP land use plan that must be preserved. However, the Draft EIR/EIS fails to identify or evaluate the adverse impacts the HSR project will have on transportation and parking within the Diridon Station area.

1748-3048

### Economic Consequences:

The consequences of this failure in planning is that not only will there be significant adverse environmental impacts as will be detailed below, but there will also be significant long-term socioeconomic impacts that will burden the Arena, the Diridon Station area (including the surrounding neighborhoods), and the City as a whole. Travel to Arena events is unlike commuter transportation analysis. Like other sports and entertainment venues, travel to the Arena is discretionary. Thus, worsening transportation or parking conditions, which may not deter a commuter from making a required trip to work or home, will often completely deter a patron from going to an Arena event. Consequently, good transportation access is required in order for the Arena’s on-going success. A proposed transit project that damages the transportation and parking experience can have ruinous economic impacts on the continued vitality of the Arena.

1748-3049

### NEPA Legal Background:

SSE believes the current environmental review does not comply with the National Environmental Policy Act, 42 U.S.C.A. §§ 4321 et seq. (NEPA) or, as will be discussed later, the California Environmental Quality Act, Pub. Res. C §§ 21000-21189.3 (CEQA).

## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 7 of 38

1748-3049

An EIS must identify and provide a full and fair discussion of all significant environmental impacts caused by the proposed action/project 42 U.S.C.A. §4332; 40 CFR §1502.1 EISs shall not serve as a means of justifying decisions already made 40 CFR §1502.2(g) The EIS shall describe the environment of the area 40 CFR §1502.15 The EIS shall also describe all direct and indirect effects and their significance 40 CFR §1502.16 Such analysis must include the urban environment 40 CFR §1502.16(g) An EIS shall identify the means to mitigate adverse environmental impacts 40 CFR §1502.16(h) Agencies must insure professional and scientific integrity in the discussions and analysis in an EIS They shall identify any methodologies used and shall make explicit reference by footnote to the scientific and other sources relied upon for conclusions in the statement An agency may place discussion of methodology in an appendix 40 CFR §1502.24 “Accurate scientific analysis, expert agency comments, and public scrutiny are essential to implementing NEPA ” 40 C.F.R. § 1500.1(b) At a minimum, the agency must support its conclusions with studies it deems reliable and must “ ‘explain the conclusions it has drawn from its chosen methodology, and the reasons it considered the underlying evidence to be reliable ’ ” Northern Plains Resource v. Surface Transp. Bd., 668 F.3d 1067, 1075 (9th Cir. 2011)

The agency must take a “hard look” at identifying and evaluating potential adverse environmental impacts *Neighbors of Cuddy Mountain v. U.S. Forest Service*, 137 F.3d 1372, 1376 (1998) An action will be set aside as arbitrary or capricious if the agency identified no “rational connection between the facts found and the choice made,” if the “explanation for its decision [ran] counter to the evidence before the agency, or is so implausible that it could not be ascribed to a difference in view or the product of agency expertise ” *Motor Vehicle Mfrs. Ass’n v. State Farm Mut. Auto. Ins. Co.*, 463 U.S. 29, 43 (1983)

The United States Supreme Court has recently been uncompromising in requiring agencies to provide a thorough “reasoned explanation” for their decisions This requirement applies to NEPA through the Administrative Procedures Act (APA) The requirements of the APA promote agency accountability to the public In the cases of *Homeland Security v. Regents of the University of California* 2020 U.S. LEXIS 3254 (2020) (DACA Case) and *Department of Commerce v. New York*, 139 S. Ct. 2551, 2575-76 (2019) (Census Case) the Supreme Court explained that under the APA agencies may not rely on conclusory statements (DACA Case at 18 ) Also a court may evaluate whether there has been an error in judgment by the agency (Id. at 19) as part of evaluating whether the agency has met the reasoned explanation requirement Indeed, the court requires a cogent explanation of every element of the decision including technical matters In this Draft EIR/EIS parking has been evaluated differently than it has been in other Diridon Station area projects over the last several decades, and the Diridon Station area neighborhood and businesses have relied on the prior scientifically valid parking studies and mitigations The unexplained change in methodology to an unscientific constrained analysis that does not evaluate parking availability does not meet the reasoned explanation requirement (Id. at 40-42 ) The Draft EIR/EIS must present information regarding the community’s reliance on previous scientifically valid parking studies (i.e., studies that examined parking availability), and must also explain the changes from the previous methodology on which the community relied As the court said, when an agency is not “writing on a blank slate” an agency must determine the

Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 8 of 38

1748-3049

community’s reliance interests, determine if they are significant, and weigh any such interests against competing policy concerns (Id. at 45) This was not done in the Draft EIR/EIS

1748-3050

The impact of traffic and parking is a NEPA impact NEPA covers the human environment including quality of urban life 40 CFR §1502.16(g) “[O]mission of a reasonably complete discussion of possible mitigation measures would undermine the ‘action forcing’ function of NEPA Without such a discussion, neither the agency nor other interested groups and individuals can properly evaluate the severity of the adverse effects ” *Robertson v. Methow Valley Citizens Council*, 490 U.S. 332, 352, 371 (1989) Here, providing adequate parking is a mitigation measure A number of cases have held an EIS inadequate because it did not adequately discuss mitigation measures, or because it did not contain mitigation measures that should have been discussed. *NEPA Law and Litig.* § 10:44 (2016)

Mitigation measures must meet the NEPA scientific integrity standard of 40 CFR §1502.24, and be presented in sufficient detail to ensure that environmental consequences have been fairly evaluated See *S. Fork Band Council of W. Shoshone of Nev. v. U.S. Dep’t of the Interior*, 588 F.3d 718, 727 (9th Cir. 2009) A perfunctory description of mitigating measures is inconsistent with the “hard look” an EIS is required to render under NEPA “Mitigation must ‘be discussed in sufficient detail to ensure that environmental consequences have been fairly evaluated ’ ” *Carmel-By-the-Sea v. U.S. Dep’t of Transp.*, 123 F.3d 1142, 1154 (9th Cir. 1997) There should be an estimate of how effective the mitigation measures would be if adopted, or a reasoned explanation as to why such an estimate is not possible

Further, the Eastern District in *Sierra Club v. Eubanks*, 335 F. Supp. 2d at 1079 makes clear that agency staff cannot simply assert their opinions as fact and be compliant with NEPA The Eubanks Court held:

Even though agency decisions are entitled to deference, NEPA does not allow Defendants to rely on its own opinions and conclusions without providing hard data and analysis for both the public and court to review ... see also *Marble Mountain Audubon Society v. Rice*, 914 F.2d 179, 182 (9th Cir. 1990) (agencies cannot make conclusory statement in an environmental impact statement ‘without any apparent study or supporting documentation’) NEPA specifically requires Defendants to objectively evaluate and disclose credible scientific evidence that contradicts its proposed course of action 40 C.F.R. Section 1502.9(b) ” (Id.) (See *Center for Biological Diversity v. U.S. Forest Service*, 349 F.3d 1157, 1169 (9th Cir. 2003)) [Final EIS violates NEPA by failing to disclose and discuss responsible opposing scientific viewpoints in the final statement itself in violation of NEPA and the implementing regulations ] (Id.) (Emphasis added)

Mitigation cannot be so general that it would be impossible to determine where, how, and when they would be used and how effective they would be *Neighbors of Cuddy Mountain*, 137 F.3d at 1381 There needs to be clear commitments and performance expectations that are measurable CEQA Memo dated January 4, 2011 “*Appropriate Use of Mitigation Monitoring and Clarifying the Appropriate use of Mitigated Findings of No Significant Impact*” p. 8

## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 9 of 38

1748-3050

SSE's traffic engineer, Jim Benshoof of Wenck Associates, reviewed the "parking study" prepared for the BART Phase II Silicon Valley Extension to San Jose Final SEIS/SEIR, in order to determine whether the transportation and parking impacts were accurately and professionally identified and evaluated (See Wenck Associates Report dated April 2, 2018 and attached as **EXHIBIT B**). The HSR San Jose to Merced Draft EIR/EIS is relying on the same faulty parking survey, which is actually just an inventory, and is not a study that meets industry standards for a scientific technical analysis ("*San Jose Diridon Station Area Parking Study*" as described in VTA and FTA 2018: pages 5-104-5-107)." Moreover, such inventory cannot be found in the Draft EIR/EIS, even though information from the inventory (which was prepared by Kimley-Horn & Associates in 2017) is used to make the argument that plenty of parking is available in the Diridon Station area. However, that conclusion is incorrect, as we demonstrate in the comments contained in this letter.

Page 3 2-25 (Section 3 2 5 3) states the following:

"VTA conducted a San Jose Diridon Station area parking survey in 2017 to validate the number of available parking spaces in the station vicinity (VTA and FTA 2018: pages 5-104-5-107). The parking survey concluded that currently there are approximately 14,450 publicly available parking spaces within 0.5 mile of San Jose Diridon Station: 2,605 on-street and 11,845 off-street spaces on both private and public property. Within 0.33 mile of the station, there are a total of approximately 4,145 parking spaces available to the public: 1,045 on-street and 3,100 off-street spaces. Figure 3 2-4a through Figure 3 2-4d shows these parking space locations. The BART Phase II extension will permanently displace 715 of these parking spaces, leaving a total of 3,430 spaces within 0.33 mile and 13,695 spaces within 0.5 mile of San Jose Diridon Station."

Therefore, because the same unscientific inventory (which does not evaluate parking availability or demand) was utilized for the HSR Draft EIR/EIS, the comments from Mr. Benshoof on the BART EIS/EIR also pertain to the proposed project and should be responded to by the Authority. Our particular comments related to the transportation section of the Draft EIR/EIS and "Parking Study" are as follows:

1748-3051

1. The HSR Draft EIR/EIS fails to adequately describe and address construction-related impacts and mitigation measures for the Diridon Station area. Although the HSR Draft EIR/EIS indicates that major impacts would occur during construction of all four options, the magnitude of such impacts is unexplained, and the differences in impacts among the alternatives are not presented in sufficient detail to allow them to be fairly evaluated. Page 3 2-51: Alternative 4 would require 15 permanent road closures and the relocation or modification of 39 roadways, yet, the specifics of these closures and modifications are not adequately described.

In fact, Table 3 2-14 (Permanent Roadway Closures and Changes by Subsection and Alternative) only lists a few of the 15 closures and 39 roadway modifications, including West Taylor Street grade separation, Cahill extend to Otterson and convert to transit only lanes, rebuild existing underpasses on Bird and Delmas Avenues, quad gates at Auzerais

Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 10 of 38

1748-3051

Avenue, W Virginia Street, and Fuller Avenue. If construction-related impacts to roadways cannot be more clearly defined, environmental review at specific locations has not occurred. This is in violation of CEQA.

1748-3052

The "project-level" analysis also does not describe in detail the potential impacts both in the long-term and during construction of the quad gates anticipated throughout the Diridon Station area as a result of implementation of the at-grade Alternative 4. More specifics about how these quad gates would operate during events, both in the long-term and potentially during construction, at SAP Center must be evaluated for impacts to both vehicular and pedestrian traffic.

1748-3053

Moreover, the vague assurances of future mitigation in the HSR Draft EIR/EIS lack detail or measurable objectives and thus do not meet the NEPA standard requiring sufficient detail to ensure that environmental consequences have been fairly evaluated. This is especially true for an environmental document that is intended to be project-specific. Construction could actually occur without any additional information being provided. This is in violation of CEQA.

1748-3054

2. Despite statements in the Draft EIR/EIS that some HSR riders using the Diridon Station would drive to the station and need to find a parking space, the Draft EIR/EIS states that no parking spaces would be provided at the Diridon Station for HSR users until potentially 2040. Beyond causing difficulties for HSR users and impacts on nearby parking facilities and neighborhoods, this intention to provide no HSR parking for riders at the Diridon Station is illogical and unsupported in the parking "study" prepared by Kimley-Horn & Associates in 2017 for the VTA's BART extension project, then relied on for the HSR project ("*San Jose Diridon Station Area Parking Study*" as described in VTA and FTA 2018: pages 5-104-5-107).

As explained above, this "study" cannot be found in the HSR Draft EIR/EIS, yet information contained in it is used to make a case that additional parking in the Diridon Station area is not required. An inventory that merely counts spaces does not consider the actual availability of those spaces. There is no scientific quantitative analysis regarding the parking needs for transit users and SAP Center. Parking demand needs to be calculated so that the amount of available parking can be compared to see if it meets demand. If it does not, indirect environmental impacts related to noise, air quality, greenhouse gas emissions, and safety will occur. Both CEQA and NEPA require that adequate, current information be included in environmental documents such that the public and decision makers can constructively participate in the environmental process and make informed decisions. This is not possible when vital information is not provided or easily accessed.

1748-3055

3. The Draft EIR/EIS fails to adequately identify or mitigate parking impacts that would occur during construction at Diridon Station. The Draft EIR/EIS states that up to 715 parking spaces in the Diridon area would be permanently displaced by the BART Phase II project and that this is an "indirect impact." If BART is removing parking and not

## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 11 of 38

1748-3055

replacing it and the Authority is not providing additional parking for HSR riders until potentially 2040 (and perhaps not even then), the station area will be woefully under-parked. **No analysis** is presented for the indirect impact caused by this loss and lack of parking, including impacts to pedestrian and bicyclist safety as vehicles circle the area, recklessly at times, looking for parking that will not exist.

1748-3056

4. The Draft EIR/EIS incorrectly states that a “parking study” completed by the City (not the Authority) for completely different purposes will mitigate parking impacts during construction of the HSR Project. This “parking study” is actually an inventory that was prepared by traffic consultants, Kimley-Horn & Associates, for the VTA’s BART Phase II extension project. The purpose of the “parking study” was not to analyze HSR or BART construction impacts or to mitigate those impacts. Furthermore, the agencies participating in that “study” did not commit to any budgets, allocation of costs, funding, construction schedules, or any other actions that would be needed in order to implement any recommendations from such study or to achieve any parking solution. Any mitigation resulting from such “parking study” is completely speculative. Accordingly, the “parking study” (i.e., the inventory) may not be relied on as mitigation in the Draft EIR/EIS. In addition, any inference that SAP Center participated in that study is incorrect and misleading.

1748-3057

5. Mitigation proposed in the Draft EIR/EIS in response to identified construction-related transportation impacts does not meet NEPA or CEQA standards. The impacts of the project include 15 street closures and 39 roadway modifications with little detail as to their extent, locations, or durations, especially during events at SAP Center. Page 3.2-75 (CEQA Conclusion) states the following:

“Construction work on stations, MOWF, platform, PG&E upgrades, and track alignment would result in construction traffic, including heavy truck traffic delivering and removing materials and heavy construction equipment moving onto the construction site. Use of heavy equipment and delivery or removal of materials by trucks have the potential to add to traffic congestion, especially if movements occur during morning or evening peak periods. Construction traffic would also result from construction worker trips. Worker vehicles entering and leaving the job sites at the beginning and end of shifts have the potential to increase delays on roadways and at intersections. Construction traffic would lead to interference with local vehicle circulation and operational hazards.”

Mitigation measures for these impacts are not described in the section. Instead, the reader is required to sort through the appendices of the document to find the required and important measures to reduce or avoid impacts. All of the measures simply defer the mitigation to plans and actions to be completed by “The Contractor.” Off-street parking areas are not identified for construction-related vehicles (TR-IAMF#3). There are no measures to ensure that pedestrian and bicycle access is maintained or how accessibility will be provided (TR-IAMF#4, #5, and #12). Construction hours are not consistent with City of San Jose standards (TR-IAMF#6). Truck haul routes are not identified (TR-

Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 12 of 38

1748-3057

IAMF#7). Mechanisms to prevent roadway construction activities from reducing roadway capacity during special events presumably to occur at SAP Center are not identified (TR-IAMF#8).

These measures fail to provide sufficient specificity to meet Federal or State requirements. The measures provide just a general description of steps that will presumably be taken, which fall far short of requirements specified in the Federal Transit Administration document dated August 2016 that “the environmental document clearly identifies the impact(s) to be mitigated and carefully specifies any relied-upon mitigation ‘in terms of measurable performance standards or expected results, so as to establish clear performance expectations.’” Furthermore, this is but one of several examples of where the Draft EIR/EIS has impermissibly deferred “myriad studies, surveys and mitigation plans” in violation of NEPA which requires discussion of “mitigation of likely impacts at the outset.” *S. Fork Band*, 588 F.3d at 727.

CEQA (Section 15126.4) requires that mitigation measures must be feasible and fully enforceable and include the adoption of specific performance measures to ensure that mitigation can reduce or avoid impacts. Further, the mitigation must identify “the type(s) of potential action(s) that can feasibly achieve that performance standard and that will be considered, analyzed, and potentially incorporated in the mitigation measure.” The IAMFs included in the Draft EIR/EIS do not meet this standard. If the project were more developed, which a project of this magnitude should and can be, mitigation would be more specific in compliance with CEQA.

1748-3058

6. Page 3.2-105 states the following:

“Project construction would temporarily displace parking in certain areas within the construction footprint, including at and adjacent to the San Jose Diridon Station (all alternatives) and the Downtown Gilroy Station (Alternatives 1, 2, and 4), including parking used for special events at the SAP Center. Project features would minimize temporary effects on parking through identification of employee parking locations (TR-IAMF#2), off-street parking for construction-related vehicles (TR-IAMF#3), and replacement on a 1:1 basis for temporary displacement of special event parking at the SAP Center (TR-IAMF #8).” Again, these vague measures to be deferred to after project design, do not meet the requirements of NEPA or CEQA.”

Further project operations would permanently displace parking at and adjacent to the San Jose Diridon Station (all alternatives), the SAP Center (all alternatives), and the Downtown Gilroy Station (Alternatives 1, 2, and 4), but the project includes construction of replacement parking on a 1:1 basis, which only replaces parking lost as a result of construction. There is no evidence that increased parking demands caused by HSR riders at the San Jose Diridon Station (all alternatives) would be available in existing parking facilities. The project certainly does not include any parking facilities and there is no analysis to demonstrate that there are offsetting effects associated with increased transit service at the station such that parking demands of station users and SAP Center patrons would be met without secondary environmental or socioeconomic effects.



# Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 13 of 38

1748-3059

## Baseline

As previously described, CEQA Section 15125(a) states:

“An EIR must include a description of the physical environmental conditions in the vicinity of the project. This environmental setting will normally constitute the baseline physical conditions by which a lead agency determines whether an impact is significant. The description of the environmental setting shall be no longer than is necessary to provide an understanding of the significant effects of the proposed project and its alternatives. The purpose of this requirement is to give the public and decision makers the most accurate and understandable picture practically possible of the project’s likely near-term and long-term impacts.”

Further, background conditions (existing conditions plus projects that are approved but not yet built) are evaluated as part of and are integral to the evaluation of traffic impacts.

Section 2.6.1.2, *Planned Land Use of the Draft EIR/EIS*, inaccurately describes the existing conditions and thus, the foundation of the project description and evaluation of environmental impacts is flawed. The section states that “Planned projects in the Diridon Station Approach and Monterey Corridor Subsections in San Jose include “an outdoor performing arts pavilion”, “a proposed professional baseball stadium with a maximum seating capacity of 36,000 in the Diridon Station area”, a 240-acre Google downtown campus, and “an underground parking garage proposed for under the historic San Jose Waterworks east of San Jose Diridon Station on West Santa Clara Street”

We know of no outdoor performing arts pavilion in the area. The baseball stadium was the subject of a lengthy court case with Major League Baseball, which the City lost and the stadium is no longer proposed. The Google project is 80 acres, not the entire area encompassed by DSAP, which is closer to 240 acres. We know of no underground parking garage proposed under the historic building on West Santa Clara Street. The description of the existing condition is factually wrong. Moreover, the mistakes are major and known to be untrue. None of the characteristics/descriptions of these projects to be considered part of the “existing condition” or “baseline” under CEQA are accurate and therefore, cause any comparison of the impacts of the proposed project to these conditions to be in violation of CEQA.

The above are important distinctions, primarily because any parking that would be associated with these developments are not available for any shared parking arrangements that the evaluation of parking impacts for the project may have presumed. It would not have been difficult to contact the City of San Jose to get an up-to-date list of existing, proposed, and background projects. Especially since the preparation of a stable project description and the parking and traffic evaluations are dependent on this information and must be correct for legally defensible environmental review.

1748-3060

Table 2-5, *Planned Transportation Improvements* lists a project as “Diridon Area parking and multimodal improvements”, with the type of project being listed as “Parking and transit improvements”. We are not sure what this is – especially since the Phase II BART Extension to San Jose project does not include ANY parking for Diridon Station. We trust HSR is not relying

Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 14 of 38

1748-3060

on parking that is not proposed and in fact, displaces existing parking both in the long-term and during construction. Further, a true parking study was not completed for the BART project (it was actually just an inventory). The HSR project also relies on this same inventory, which does not include an unconstrained parking study with actual scientific modeling.

1748-3061

## Project Description

The Draft EIR/EIS violates CEQA due to its unstable project description. Given all the variables for the San Jose to Merced Section, especially through the DSAP area, specific project-level components must be presented in the Draft EIR/EIS. For example, Alternative 1 is an aerial version from Diridon to the first tunnel at the Pacheco Pass. Alternative 2 is an embankment and at grade version from Diridon Station through Morgan Hill and Gilroy. Alternative 3 is another aerial version into the Morgan Hill and Gilroy Subsection. Alternative 4 (the Preferred Alternative and the project presumably under CEQA review) is primarily at grade from Diridon to Gilroy, using a blended system with Caltrain. All alternatives have alternatives within them including a Diridon Station Variant for faster trains, potential locations and configurations for the Gilroy Station, and three alternatives for the Gilroy Maintenance of Way Facility and the Maintenance of Way Siding near the transition to the Central Valley Wye.

Alternative 4, the Preferred Project and project evaluated under CEQA, is not adequately described and many details are deferred to the future in violation of CEQA. First, the project is not providing additional parking for HSR passengers at its opening in 2029 – only spaces that will require removal (226) between Cahill and Montgomery will be replaced 1:1, but nothing additional.

The project description states (page 2-82) the following:

“Existing parking spaces (226) at Cahill Street would be displaced and replaced 1:1 with new parking areas at Cahill and Park Streets and at Stockton and Alameda Streets.

HSR parking demand of 1,050 spaces in 2040 would be met by commercially available parking downtown as well as at the Mineta San Jose International Airport, approximately three miles from the station. The Authority has provided a Station Area Planning grant to the City of San Jose to advance the implementation of the Diridon Station Area Plan adopted by the San Jose City Council. Through this effort, the City would address short-term parking needs during HSR and BART Phase II construction and would also address plans for transitioning the parking needed during construction to the highest and best use after construction. Another Station Area Planning grant to the VTA would fund a San Jose Diridon Station Facilities Master Plan. This grant would be used to develop a parking program to manage parking demand and supply over time to reflect changes in ridership and park-and-ride mode share. These two studies would provide input into a multimodal access plan for the station that would be developed prior to final station design and construction.”

This discussion is clearly in violation of CEQA and NEPA – neither of which allow a lead agency to kick the can down the road relying on future planning exercises to be completed by the City and VTA to determine parking demand and mitigation. Again, the Draft EIR/EIS is a

## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 15 of 38

1748-3061

project-level document and these issues need to be resolved and disclosed prior to “final design and construction” This tactic defers disclosure of parking impacts under NEPA and indirect impacts related to a lack of parking under CEQA Further, there is no study to support the statement that HSR’s parking demand of 1,050 spaces in 2040 would be met by commercially available parking downtown and at the Airport There will be no recourse for residents and businesses should specific measures fail to be implemented during construction because by the time the lack of mitigation becomes apparent (10 or more years from now) the time to sue for redress will have passed 5 U S C Section 704 and 706; 28 U S C § 2401(a), 23 U S C § 139(1) (FTA Notice of Limitation on Claims, FTA 037045-046)

1748-3062

The FTA guidance documents are clear that spillover parking is an environmental impact Environmental documentation for transit projects should identify anticipated parking impacts and provide ways to avoid, minimize and mitigate any adverse effects on nearby residential or business communities (“Transportation Impacts” published by the FTA Office of Planning & Environment March 16, 2016, <https://www.transit.dot.gov/regulations-and-guidance/environmental-programs/transportation-impacts-0>) (Emphasis added) The project does not supply any new parking to meet project demands; therefore, spillover parking will occur

1748-3063

Does the recently completed update to the Mineta San Jose International Airport’s Master Plan envision and provide parking for HSR riders in 2040? Does the environmental review for the Airport Master Plan include this parking? Where would these riders board/disembark in the Diridon Station area? How might shuttles to and from the airport affect traffic, circulation (pedestrian and vehicle), and transit in the vicinity of Diridon Station? We cannot find answers to these vital questions in either the project description or the evaluation of transportation impacts

1748-3064

Many projects in the DSAP area and downtown are proclaiming to be able to utilize “under-utilized and “commercially available” parking downtown; however, a scientific, industry-standard analysis has not been completed to prove this to be true Further, the Transportation Section of the document (page 3 2-71) states under “Indirect Environmental Effects Related to the Diridon Station and SAP Center”:

“As previously described, the project would replace all permanently displaced parking with nearby replacement parking facilities on a 1:1 basis The project’s demand for additional parking can be met by existing parking facilities, especially in light of the increased transit service planned for San Jose Diridon Station The SAP Center’s parking demand can similarly be met through the combination of existing parking facilities, the replacement parking facilities provided by the project, and the offsetting effect on parking demand caused by planned increases in transit services Thus, no new additional remote parking facilities would be required to meet these demands

While parking demands can be met, because of the BART Phase II Extension permanent displacement of 715 spaces near the San Jose Diridon Station and the potential for some HSR riders to use spaces near the station, it is possible that some station users and SAP Center patrons would need to use more distant parking spaces The extensive information

Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 16 of 38

1748-3064

on available parking provided by Caltrain, City of San Jose (Park San Jose), the SAP Center, and private vendors and the increasing use of web-based and mobile applications (including real-time applications) means that most station users and SAP Center patrons would be able to readily locate parking without extensive circling Furthermore, parking information would be advanced through integrated planning by the City of San Jose, VTA, the Authority, and other partners as development in the station area advances, such that information available by the time HSR is operational would be superior to that currently available While there may some minor increases in local travel due to the use of slightly more remote lots, this local travel is expected to be more than offset by the overall reduction in parking demand resulting from increased transit service”

To reiterate, there is no parking demand study prepared to industry standards found in the Draft EIR/EIS and the referenced “extensive information on available parking” cannot be found in the document The Draft EIR/EIS states that the parking “survey” completed by the “City of San Jose (*San Jose Diridon Station Parking Study as described in VTA and FTA 2018: pages 5-104 – 5-107*)” was used for the parking analysis However, we believe the “study” used, which cannot be found in the document, was the parking inventory prepared by Kimley-Horn & Associates in 2017 for VTA’s BART extension project The reference “(Authority 2016b)” is in many sections that refer to a parking study, but it too cannot be found in the document Therefore, it is very confusing for the public and decision makers to understand what was actually used for the analysis of parking impacts in the DSAP area A scientific parking demand study prepared to industry standards was not prepared for the HSR project, and instead faulty information from a previous inventory was utilized, in violation of CEQA and NEPA

1748-3065

The Project Description is not well defined and is not stable as required by CEQA *County of Inyo v. City of Los Angeles* (1977) 71 Cal App 3d 185 (An accurate, stable, finite project description is an essential element of an informative and legally sufficient EIR ) To further support the lack of information in the project description, none of the graphics are clear enough nor do they provide enough detail to determine the proposed alignment north of Diridon Station

The Alternative 4 discussion simply states that “The blended at-grade alignment would continue along MT2 and MT3 to enter new dedicated HSR platforms at grade at the center of San Jose Diridon Station (Figure 2-65)” The figure referenced does not provide enough detail to determine whether land north of the station and west of SAP Center (the Center’s parking lots) is required for the HSR alignment Figure 2-64 is described as showing the project’s alternative alignments, yet the detail of this graphic is extremely insufficient for this purpose

1748-3066

Page 2-117, which describes the *Alignment and Ancillary Features of Alternative 4* does not include any information regarding the removal of parking spaces in SAP Center Parking Lots A, B, and C (Table 3 2-15 *Displacement of Parking Adjacent to San Jose Diridon Station*) to the tune of 81 spaces during construction and 52 spaces permanently This is only evident to the reader in the Transportation section of the document on page 3 2-66 (Table 3 2-15) This information must be included in the project description

1748-3067

In our Memorandum to the California High Speed Rail Authority (December 2010), we stated our preference for the “West Alignment Option” because it would not intrude at all onto the SAP

## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 17 of 38

1748-3067

Center property resulting in the loss of parking both in the long-term and during construction. It appears that Alternative 4, the preferred alternative of the proposed project, will result in the loss of SAP Center parking and we continue to be concerned over this taking. In addition, it is not apparent whether replacement parking will be provided or where it will be located. The construction-related impacts of this replacement parking are also not described.

1748-3068

Because the project description is confusing, inconsistent, and incomplete for the purposes of environmental review under both CEQA and NEPA, it is difficult to know what is actually proposed. Figure 2-65, *Conceptual San Jose Diridon At-Grade Station Plan (Alternative 4)* depicts the project's "environmental footprint" and appears to show the new tracks within the existing right-of-way north of Diridon Station, along the eastern side of the existing railroad right-of-way, west of the SAP Center. However, page 175 of Appendix 3.1-A appears to show some area designated as "Temporary Construction Easement" within the SAP Center's parking area (Assessor Parcel Number [APN] 259-28-044).

Table 3.2-15 also includes other troubling information not included in the project description. The notes in the table for the SAP Center Lots A, B, and C location states the following:

"Temporarily displaced spaces would be replaced by off-site remote parking and shuttles for special events (TR-IAMF#8). Permanent displacement for Alternatives 1, 2, and 3 includes all existing spaces in footprint. Since the alignment would be an aerial structure over the parking lot, the actual displacement would be less than shown. Permanently displaced spaces would be replaced with a new parking structure on the northern part of the existing lot."

None of this information is in the project description and SSE takes exception to this. It is unrealistic to assume that parking will be available off-site. Where would temporary off-site locations be provided? How would shuttles be coordinated and where would they drop off patrons and potentially, employees of SAP Center? How would shuttles and vehicle driving patrons be affected by roadway closures and modifications during construction? Where would this northern parking lot be located? If it is included in the project, its construction must be included in the evaluation of impacts.

The project description does not include any information regarding any of these details nor are construction staging locations, lengths of street closures or modifications, detours, street circulation changes or any other pertinent construction-related information included. This is in violation of CEQA and NEPA.

1748-3069

### Impact Avoidance and Minimization Features (IAMF)

Section 2.6 2-3, *HSR Project Impact Avoidance and Minimization Features* states the following:

"The Authority has committed to implementing impact avoidance and minimization features (IAMF) consistent with the Statewide Program EIR/EIS (Authority and FRA 2005), the Bay Area to Central Valley Program EIR/EIS (Authority and FRA 2008), and the Partially Revised Final Program EIR (Authority 2012b). The Authority would implement these features during project design and construction, as relevant to the

Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 18 of 38

1748-3069

project, to avoid or reduce impacts. These features are considered to be part of the project and are included as applicable in each of the alternatives for purposes of the environmental impact analysis."

These IAMFs, if part of the project, should have been included in the text of the alternatives (project description) section. In fact, they are only listed with no context or details and the reader is relegated to finding them in a faraway appendix (2-E). In addition, the IAMFs are not included in sufficient detail in Chapter 3 where impacts and mitigation measures must be included.

1748-3070

There is no commitment that these measures will actually be included in the project and there is no evidence that they are incorporated into the Project Section design and construction to avoid or minimize environmental or community impacts. Statements such as the Authority and the FRA "pledge" to integrate programmatic IAMFs into the HSR project are fundamentally suspect. Who will hold them accountable? "Programmatic" measures are not project-specific measures needed to actually construct the project. The section includes no "shalls" or "wills" and is completely nonbinding.

1748-3071

The mere fact that the IAMFs are included in the Mitigation Monitoring and Enforcement Plans, rather than included in the graphics for and descriptions of each alternative, proves they are only to be tracked after construction – not included IN the project. IAMFs should not require tracking, identification of the party responsible for tracking, or clarification of implementation timing. Mitigation measures require such actions.

1748-3072

In addition, the description of each measure does not detail the means, feasibility, and effectiveness of the measure in avoiding or minimizing impacts, or the environmental benefits of implementing the measure. In fact, only one of the IAMFs even mentions "Special Events" (TR-IAMF#8) and only states that the contractor is supposed "to prevent roadway construction activities from reducing roadway capacity during major athletic events or other special events that substantially (10 percent or more) increase traffic on roadways affect[ed] by project construction. Mechanisms include the presence of police officers directing traffic, special-event parking, use of within-the-curb parking, or shoulder lanes for through-traffic and traffic cones.

How will the 10 percent be determined? Will SAP Center staff be alerted in advance of such an event? How can "special-event parking" and "use of within-the-curb parking" be mechanisms to reduce construction impacts on roadways, and where will that occur? There are no shoulders on Santa Clara Street, the main arterial to SAP Center.

1748-3073

TR-IAMF#2: *Construction Transportation Plan*, does not address any impacts to SAP Center on event days, including pedestrian safety. Further, TR-IAMF#4: *Off-Street Parking for Construction-Related Vehicles* does not identify where adequate off-street parking for construction vehicles will occur and may include remote parking during construction. Where? Where will shuttles drop workers off and at what times? Will this affect transit and access to SAP Center and the Diridon Station area in general?

1748-3074

In conclusion, the Draft EIR/EIS is intended to be a project-level document and provide environmental review for construction impacts. The lack of information in Appendix 2-E and

## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 19 of 38

1748-3074

the fact that none of the IAMFs are actually included in the alternatives (project description) section of the document or in the individual impact sections, is in violation of CEQA and NEPA which require an analysis of whether all measures included in the project will actually reduce impacts (efficacy) and whether the measures are feasible.

1748-3075

#### Property Acquisition

The property acquisition map on page 175 of Appendix 3.1-A also shows a piece of property within the northeastern portion of SAP Center's parking lot that would be acquired for "Other Right-of Way" purposes. This parcel is APN 259-28-031. It is unclear what this parcel would be used for and for how long. The parcel is not as large as it appears on the map. Therefore, it is not known if this acquisition would also result in the loss of SAP Center parking that must be replaced.

The Arena's parking is being severely threatened by new transit projects and surrounding developments in the Diridon area. Adequate parking is critical to SAP Center's business goodwill, customer satisfaction, event attendance, and safety of our patrons. As previously stated, the use of any of the SAP Center's parking areas for temporary or permanent easements would result in the loss of parking that is essential for the economic vitality of the Center – and Downtown.

1748-3076

#### Transportation Section of Draft EIR/EIS

This section describes the State statute that determined that the adequacy of parking for a project is not a significant impact under CEQA. We must point out that while this may be true, indirect impacts associated with a lack of parking, including air quality and impacts to pedestrian and bicycle safety as a result of transit riders circling neighborhood streets, continue to be considered significant impacts. The lack of a technical parking demand study to determine such impacts is a fatal flaw of sections of the Draft EIR/EIS that declare that indirect impacts were sufficiently analyzed.

NEPA requires the analysis of potential parking impacts and development of mitigation measures where necessary to overcome negative impacts. Inexplicably, the Draft EIR/EIS presents **no analysis** of the increased parking demand caused by HSR and the cumulative impact of BART riders using the Diridon Station (in addition to the loss of permanent spaces due to BART), where those motorists would park, and whether there are sufficient spaces available to accommodate HSR parkers. **No analysis** is presented regarding indirect impacts in the Diridon and downtown areas caused by HSR parkers, including vehicle emissions, congestion, and safety. Both NEPA and CEQA require "hard data and analysis" of these indirect impacts and specific, project-level mitigation measures.

Our specific comments on the Section 3.2 Transportation of the Draft EIR/EIS are as follows:

1748-3077

#### **1. Section 3.2.3 Consistency with Plans and Laws**

While the Authority may not have to comply with local transportation regulations, this section continues to state that the IAMFs are incorporated into all project alternatives to ensure consistency with local transportation goals. However, the IAMFs actually are not included at all

Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 20 of 38

1748-3077

in this section or the project description of the Draft EIR/EIS. There is no analysis to show that they are effective or feasible; therefore, the statement that they are incorporated into all alternatives constitutes deferral of mitigation until after the project is designed and, in some cases, constructed. Such deferral violates CEQA.

1748-3078

#### **2. Section 3.2.2.2 State, Senate Bill 743 and CEQA Guidelines Section 15064.3**

This section states the following:

"SB 743, codified in Public Resources Code Section 21099, created a shift in transportation impact analysis under CEQA from a focus on automobile delay as measured by LOS and similar metrics toward a focus on reducing VMT and GHG emissions."

Cal Pub Res Code § 21099 does not exempt the project's parking impacts' from CEQA review. It exempts parking analysis for "a residential, mixed-use residential, or employment center project on an infill site within a transit priority area," otherwise parking is studied. This project is not residential, mixed-use residential, or an employment center. Thus, even the limited exemption in CEQA, which is irrelevant in to the NEPA EIS is unavailing.

1748-3079

#### **3. Section 3.2.4.2 Impact Avoidance and Minimization Features "(IAMFs)"**

As previously mentioned, the IAMFs are described as "project features" and are "included as applicable in each of the alternatives for purposes of the environmental analysis"; however, there is no performance criteria found in the Draft EIR/EIS to substantiate whether the measures would avoid or reduce environmental impacts. Further, this section refers to Section 3.10.6, Environmental Consequences for a narrative of how the IAMFs "are applicable and, where appropriate, effective at avoiding or minimizing potential impacts to less than significant under CEQA."

Section 3.10.6 is actually the Environmental Consequences section for Hazardous Materials and Waste. It is believed that the reader should have been referred to Section 3.2.6; however, clarification is required, as discussed later in the comments below.

1748-3080

#### **4. Section 3.2.4.3 Methods for Impact Analysis**

##### **Travel Demand Forecasts and Calculation of Vehicle Miles Travelled**

This section states the following:

"Analysts developed ridership forecasts for the HSR system using the latest version of the statewide California High-Speed Rail Ridership and Revenue Model in California High-Speed Rail Ridership and Revenue Model, Business Plan Model Version 3 (Authority 2016c). The model incorporates socioeconomic growth assumptions (population, housing, and employment forecasts) consistent with the California Statewide Travel Demand Model and adjusts them for the 2029 and 2040 forecast years. The statewide conventional passenger rail and urban transit networks are consistent with current and planned routes in the 2013 California State Rail Plan (Caltrans 2013) and plans for individual regional rail operators. The Authority provided station mode of access forecasts (Authority 2016b). Analysts estimated the vehicle trip forecasts through



# Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 21 of 38

1748-3080

the analysis of comparable systems, the local context at each HSR station, existing conditions and constraints, planned land uses, transportation facilities and services, vehicle parking availability, and the mode-of-access forecasts.

These important models, forecasts, and plans cannot be found in the Draft EIR/EIS. The Transportation Resources Technical Report seems to be based on a document entitled, “*Connecting and Transforming California: 2016 Business Plan* (Business Plan) (Authority 2016b). It is unclear as to whether this “(Authority 2016b)” is the same reference in other sections of the document as previously stated and this document cannot be found in the Draft EIR/EIS or the technical report. How can the public and decision makers be sure that the analysis: 1) was completed; 2) was completed correctly; 3) that impacts were correctly determined; or 4) that adequate mitigation has been identified to reduce impacts to a less than significant level?

1748-3081

The section goes on to state:

“Analysts developed forecasts of vehicles that would travel on the freeways and roads in the RSA using a version of the Santa Clara Valley Transportation Authority (VTA) model developed by VTA staff for the San Mateo City/County Association of Governments (VTA 2017a), and subsequently enhanced to develop ridership forecasts for the Caltrain Peninsula Corridor Electrification Project (PCEP) EIR (Peninsula Corridor Joint Powers Board [PCJPB] 2015). This forecasting tool was identified as the most appropriate for the project because it was used to develop Caltrain ridership forecasts and encompasses all the RSA intersections and freeway segments, as well as San Mateo and San Francisco Counties to the north.

Analysts enhanced the VTA model to include HSR in order to develop vehicle forecasts for this analysis. The socioeconomic datasets used as inputs to prepare the forecasts are based on the *Bay Area Regional Projections* (ABAG 2013). These datasets are accepted by the MTC to reflect regional model consistency for models used by the Congestion Management Agencies and were used to develop the regional travel demand forecasts for *Plan Bay Area 2040*, the current RTP and SCS for the San Francisco Bay Area (Bay Area) (ABAG and MTC 2017). Analysts incorporated HSR into the model by adding a new transit line along the planned alignment, with the four HSR stations in the Bay Area (i.e., San Francisco, Millbrae, San Jose Diridon, and Gilroy) and forecast HSR operating speeds by segment. Analysts then adjusted the model to match the HSR ridership and mode of access forecasts. In addition to incorporating HSR, analysts reviewed planned improvements to 2040 No Project highway and transit networks in the VTA model and found them to be consistent with the MTC’s RTP and the SCS regional model.”

The section later states that “The Authority manually added vehicle trips generated by the HSR station and MOWF alternatives to the 2029 and 2040 No Project traffic volumes based on distribution data derived from the VTA model to estimate the project-related traffic volumes.”

It appears that the Authority is relying on information that may not be related to the Diridon Station area or even Santa Clara County. Further, it must be pointed out that there is no evidence

Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 22 of 38

1748-3081

that the Authority used any of the above “models” for preparation of the Draft EIR/EIS for the San Jose to Merced HSR project, including the traffic report in the Transportation Resources Technical Report.

1748-3082

Table 3.2-3, *Passenger Trip Generation at High-Speed Rail Stations*, depicts a total Daily Passenger Trips at Diridon Station of 14,500 and 30,900 in 2029 and 2040, respectively. The number of parked cars at the station remains constant in both years at 340. Off-site parked cars increase from 750 in 2029 to 2,000 in 2040. “These estimates account for constrained vehicle parking; the provision of on-site parking would not meet total unconstrained project-related demand at all stations.” The discussion depends on this constrained parking situation to influence passengers to access the station area via transit rather than auto. This is a hope – not an analysis, and as stated above, cannot be considered to be based on a technical parking demand analysis.

The difference between an “unconstrained” versus a “constrained” parking study is vitally important to an honest, scientific analysis that provides accurate information to the decision makers and the public. Constraining the parking analysis does not show the parking demand. A constrained study is unscientific and misleading.

1748-3083

In March of 2010, a Technical Memorandum related to Station Area Parking Guidance was prepared for the “High-Speed Train Project” that shows in Table A-1 on page 1 (“Highest Station Boardings and Access Activity, 2035”) that there would be a “cumulative parking space demand” of 3,800 parking spaces at the San Jose Station. The project now includes no new parking at all upon opening in 2029 and only (maybe) 1,050 spaces in 2040. Where is the analysis that shows that this parking is no longer needed? As we have stated, the out-of-date parking inventory prepared is inadequate to determine that no new parking will be provided at Diridon Station.

1748-3084

## 5. Station Passenger Trip General by Mode of Access/Egress

This section states the following related to ridership estimates:

“These estimates account for constrained vehicle parking; the provision of on-site parking would not meet total unconstrained project-related demand at all stations. Constrained vehicle parking could influence passengers to access the station area via transit rather than auto. Unmet needs for parking would be accommodated off site. There would be no rental car facilities located in the project footprint. Like unmet vehicle parking, all rental car facilities would be located off site.

The project does not include the construction of off-site parking facilities for construction or operational purposes. Vehicle trips to existing off-site rental car or parking facilities were assigned to areas where these resources are currently available. Passenger trips associated with satellite parking or rental car facilities were included as shuttle trips at the station level.”

The Draft EIR/EIS contains no technical analysis of parking demand in the Diridon Station area as a result of the project. Further, to be scientifically valid, any type of analysis, modeling, or



## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 23 of 38

1748-3084

forecasting must be completed in an unconstrained format such that parking supply is not a limiting factor, as described in the Memorandum attached as **EXHIBIT B**. The parking supply in Downtown and the Diridon Station area is not an unlimited resource that every project can tap into on a whim, without analysis.

1748-3085

The statement that constrained vehicle parking could influence passengers to access the station area via transit rather than auto is a wish with no analysis. A fully unconstrained study can generate parking demand outputs, but not when parking is constrained to zero. More importantly, no parking demand output was included in the Draft EIR/EIS, so there is no disclosure of parking's impacts on the neighboring environment. NEPA requires disclosure of the project's impact on the environment, including those related to spillover parking in the surrounding neighborhoods, which would bear the brunt of the impacts. The safety of pedestrians, bicyclists, and residents as a result of riders illegally parking and circling the residential neighborhoods is an indirect impact not studied or disclosed in the Draft EIR/EIS.

1748-3086

In addition, the above paragraphs appear to be in conflict in that unmet needs for parking would be accommodated off-site, yet we can find no consistent determination of where such parking would be provided, including a "parking structure in the northern portion of the SAP Parking Lot". The next paragraph then states that the project does not include off-site parking for construction or operational purposes. Operational purposes must be defined as when HSR is operational and Diridon Station is expanded to allow access to HSR. Further, TR-IAMF#3: Off-Street Parking for Construction-Related Vehicles, states that "if adequate parking cannot be provided on the construction sites, the Contractor shall designate a remote parking area and arrange for the use a shuttle bus to transfer construction workers to/from the job site." The document must state where this parking will be, where shuttle stops will be accommodated, and whether it will be sufficient for the purposes of the project.

1748-3087

#### 6. Baseline Operations Analysis

This section states:

"Pursuant to CEQA requirements, an EIR must include a description of the existing physical environmental conditions near a project. Those conditions, in turn, "will normally constitute the baseline physical conditions by which a lead agency determines whether an impact is significant" (CEQA Guidelines § 15125(a)). Accordingly, this document analyzes the impacts from project construction as compared to the existing conditions in 2016."

The Draft EIR/EIS is an environmental document prepared in 2020, not 2016. As stated previously, the baseline for the project is incorrect in violation of CEQA as it includes conditions that are no longer current. While the section goes on to say the analysis uses "a multiple baseline approach", the existing conditions must be current at the time the Notice of Preparation was prepared or at the time environmental analysis is commenced or when the project is operational (CEQA Guidelines Section 15125(a)(1)). Furthermore, because this is a joint CEQA/NEPA analysis the NEPA criteria must also be met.

Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 24 of 38

1748-3088

#### 7. Parking Analysis

This section states:

"The focus of the parking analysis is on the HSR stations and the effects on parking of project construction and operations at and adjacent to the stations as such effects relate to the potential for secondary physical impacts on the environment and socioeconomic conditions. Existing parking was identified by review of aerial photography and public websites."

The Draft EIR/EIS must analyze and identify potential indirect impacts related to a lack of parking, including spillover impacts to the surrounding neighborhood, and NEPA still requires an analysis and a determination of significance. Under NEPA, federal agencies do not use established thresholds but determine the significance of environmental effects based on the context that effects occur within, and the intensity of the effects. In determining an effect's intensity, federal agencies consider "factors" such as public health, characteristics of the geographic area, controversy, uncertain risks, precedent-setting aspects, cumulative effects, effects on cultural resources and endangered species, and violation of environmental protection laws (40 CFR 1508.27). Therefore, parking must be analyzed for the purposes of NEPA and parking impacts must be determined along with impacts to freeways and intersections as stated in Section 3-2.4.4, *Method for Evaluating Impacts under NEPA* of the Draft EIR/EIS.

To have "reviewed aerial photography and public websites" is not analysis of any kind and does not include a determination as to whether the parking is available to HSR riders, SAP Center patrons, or others. It is not an analysis of indirect spillover impacts to the surrounding neighborhoods or the SAP Center and is in violation of CEQA and NEPA.

1748-3089

#### 8. Section 3.2.5.3, San Jose Diridon Station and SAP Center Parking

This section describes the vision for the Diridon Station area per the Diridon Station Area Plan (DSAP). It then includes the results of a San Jose Diridon Station area parking survey prepared in 2017 by Kimley-Horn & Associates for the VTA's BART extension to San Jose project. As discussed above, what VTA prepared was only an inventory with no parking demand analysis. It did not consider actual availability of spaces and was not scientifically valid. It was not a current study with an analysis of impacts.

The inventory was not prepared by qualified experts, is not based on any criteria followed by the traffic engineering profession, and does not provide any meaningful data on which a parking analysis could be based. The survey implies there is an astonishing 14,450 parking spaces available for BART riders to use in the Diridon area. The Authority seems to be relying on this inaccurate information related to the BART extension for its own parking "analysis" to justify their "no parking at Diridon decision".

The section includes maps (Figure 3-2-4a through Figure 3-2-d) that show 11,845 off-street spaces within 1/2-mile of the station and 3,100 off-street spaces within 1/3-mile of the station. The figures also appear to show an amazing 2,605 on-street parking spaces within 1/2-mile of the station and 1,045 on-street spaces within 1/3-mile of the station. This information is then relied

## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 25 of 38

1748-3089

upon to incorrectly state that there is plenty of available parking in the Diridon Station area, yet the actual document is not included in the Draft EIR/EIS.

The attached graphic (attached as **EXHIBIT C**), which was prepared in concert with SSE's traffic and parking experts, Jim Benshoof (Wenck Associates) and Michelle Wendler (Watry Design), depicts a much different story. **EXHIBIT C** identifies 1,771 parking spaces within 1/3-mile that will be lost in the area south of the Arena alone, due to future construction. Alarming, many of these parking lots are shown as available parking on the Draft EIR/EIS figures. Taking into account the parking demand for BART that is not being met and the fact that existing SAP Center parking cannot be considered "available parking", we estimate that 5,455 parking spaces will be lost due to future development and the parking grab that has been going on for some time in the Diridon Station area and Downtown San Jose.

When comparing **EXHIBIT C** to the figures in the Draft EIR/EIS, the discrepancies must be accounted for in a technical parking demand study. Again, using an out-of-date inventory to justify not providing any parking is not an analysis under NEPA and does not provide an analysis of the potential for spillover parking in surrounding neighborhoods under CEQA.

1748-3090

Ridership modeling was used by the Authority to estimate what changes parking has on ridership on the entire HSR line. It does not look at how many HSR riders will drive to Diridon and is not consistent with High Speed Rail's own projections in March 2010. Moreover, it does not consider that BART and HSR riders will arrive early and take parking from existing businesses that need it. It just shows they are on the train. There are heavily utilized parking lots in the Diridon Station area and downtown San Jose. It is foreseeable that BART and HSR riders will drive into the station area and fill up Caltrain parking, Sharks parking, Marriott parking, and parking for the restaurants, bars, and businesses from Market street to Race Street. The Draft EIR/EIS partially concedes this obvious fact. But saying that HSR riders could access "several downtown parking garages" is not a study. Rather, it is an admission that the Authority knows there are foreseeable spillover impacts that have not been adequately identified in violation of CEQA.

1748-3091

### 9. Section 3.2.6.2, Roadways, Freeways, and Intersections (Vehicle Circulation)

In response to the information presented in this section of the Draft EIR/EIS, we submit a memo prepared by Jim Benshoof at Wenck Associates, dated May 21, 2020, that describes many issues within the Diridon Station area related to vehicle circulation (attached as **EXHIBIT D**). As stated in the memo, there are numerous transportation issues associated with proposed developments in the Diridon Station area. The City is preparing the Diridon Integrated Station Concept (DISC) with its partners and the memo was in response to a draft that was circulated in April 2020; however, many of the issues also apply to the HSR project. Particularly, the fact that SAP Center will be significantly affected by ongoing traffic circulation and parking issues.

This section includes Project Impacts. The first are Temporary Congestion/Delay Consequences on Major Roadways, Freeways, and Intersections from Temporary Road Closures, Relocations, and Modifications (Impact TR#1:) and Construction Vehicles (TR#2). The section states the following:

Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 26 of 38

1748-3091

"Construction of station, platform, and track and track alignment structures would require temporary construction easements (TCE), which would require the temporary closures of parking areas or roadway travel lanes, and the construction of overcrossings and interchanges. These activities would increase traffic congestion on roadways, freeways, and intersections because of lane or street closures, diversions in traffic from temporary detours, and other temporary disruptions to traffic."

However, mitigation is deferred to another time as stated below:

"Exact locations of temporary closures, changes, and disruptions would be determined and minimized during the development of a construction transportation plan (CTP)."

Again, the Draft EIR/EIS is claiming to be a "project-level" environmental document which allows construction without further review or analysis. These locations must be disclosed such that surrounding neighborhoods and businesses, including the SAP Center, are able to evaluate potential impacts in advance of project and CTP approval by the Authority. Without knowing locations, how can impacts be adequately described and mitigated? Impacts related to construction vehicle traffic is also deferred and it is stated that the CTP to be prepared in the future will mitigate for those impacts as well.

Further confusion is also provided by the following statement related to construction traffic:

"This temporary effect during construction would not adversely affect travel for the public, as the only vehicles that would be meaningfully delayed would be project-related construction traffic. Nevertheless, to facilitate efficient ingress and egress, project-related construction traffic should be directed to occur outside of peak periods to the extent possible, consistent with TR-IAMF#7."

How can construction traffic occur outside the peak hours in the mornings and evenings? These are prime times for when construction begins and ends. If streets are closed for days on end, adding construction-worker traffic (for which there may not be any parking) would only exacerbate an intolerable situation, especially after 6 pm on event nights at SAP Center. Further, TR-IAMF#7 is not included in the section, nor evaluated for efficacy and feasibility.

The Draft EIR/EIS conclusion for these impacts states that auto delay is not a CEQA impact; however, impacts related to safety to vehicles, transit, pedestrians, and bicyclists are indirect impacts that must be presented and analyzed. This section does not include such an analysis.

1748-3093

On page, 3 2-46, Alternative 4 is described as including "a substantial widening" of the existing I-280 overcrossing resulting in temporary highway lane closures and width reductions, reduced speed limits, temporary on- and off-ramp closures, detours, and temporary freeway closures. Some weekends, full closure would be required. We see no discussion in the Draft EIR/EIS of how these construction-related impacts will impact SAP Center access on event days.

## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 27 of 38

1748-3094

**10. Impact TR#3: Permanent Delay/Congestion Consequences on Freeways and Roadways from Permanent Road Closures and Relocations**

SSE's comments related to Impacts TR#1 and TR#2, above, continue to be pertinent to Impact TR#3. See previous comments related to the installation of quad gates, 15 permanent road closures, relocation of 39 roadways, and the conversion of Cahill Street to transit only lanes (Table 3.2-14)

Page 3.2-59 includes the following:

"Alternative 4 would be built as a blended system with two electrified tracks for HSR and Caltrain and a separate non-electrified track for freight and other passenger services. The alternative would construct pick-up and drop-off spaces throughout the San Jose Diridon Station area that would differ from the other alternatives and it would not include the extension of Cahill Road through to Park Avenue.

Where would these pick-up and drop-off spaces be located? They are not shown on Figure 2-65, the Alternative 4 conceptual plan for Diridon Station.

Page 3.2-60 includes the following:

"In the San Jose Diridon Station Approach Subsection, the permanent closures and modifications to the roadway network would result in some shifting of traffic, but there would be no changes to the capacity of modified roadways."

We see no analysis that shows that the shifting of traffic would not change capacity of modified or existing roadways.

1748-3095

11. Operations Impacts: Page 3.2-61 states that in 2029, the project would generate approximately 400 peak hour vehicle trips at San Jose Diridon Station and in 2040, 1,100 peak hour trips. Parking is not provided by the project for these trips in 2029 and it is not conclusive that any will be provided in 2040. These determinations were made without a technical parking demand analysis in violation of NEPA.

1748-3096

12. Page 3.2-62 includes the following:

"Although there are fewer affected intersections under Alternative 4 in the SJ Diridon Station Approach Subsection, there would be more substantial effects at the at-grade crossings and on Autumn Boulevard and Montgomery Street in the station area from additional gate down time at the at-grade crossings and the absence of the Cahill Street extension to Park Avenue."

Additional information related to quad gates and roadway closures must be provided and analyzed.

Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 28 of 38

1748-3097

**13. Section 3.2.6.3 Parking**

This section is divided into temporary construction impacts (Impact TR#8) and permanent effects related to parking (Impact TR#9). Impacts are further defined as "Temporary Effects during Construction adjacent to San Jose Diridon Station and SAP Center".

Page 3.2-64 states that Alternative 4 would affect up to 397 publicly available parking spaces. In addition, the following is stated:

"These totals include parking within the temporary construction footprint. At any one time, some of this parking may be available for station or special event uses, but the analysis conservatively assumes that temporary loss of these spaces may occur at the same time. Construction of the San Jose Diridon Station and approaches and related parking displacement could take 2 to 5 years."

The section goes on to state that the temporary loss of 397 parking spaces adjacent to San Jose Diridon Station would affect 3 percent of the approximately 13,695 total publicly available parking spaces within 0.5 mile of the station, and 12 percent of 3,390 total publicly available parking spaces within 0.33 mile of the station. This count apparently takes into account the temporary loss of 755 spaces during BART Phase II construction (Footnote number 10).

The section also states that the amount of parking still available for use under Alternative 4 (2,993 spaces) would not meet the parking obligations specified in the Arena Management Agreement between the SAP Center and the City of San Jose (3,175 spaces). However, the section states "All alternatives would leave sufficient parking outside construction areas (11,612 spaces under Alternatives 1, 2, and 3; 13,298 spaces under Alternative 4) to meet agreement requirements relative to the 1/2-mile radius requirements (6,175 spaces)," taking into account the loss of 715 spaces permanently displaced by the BART Phase II Extension project (Footnote number 11).

As stated previously, the discussion of parking impacts in the Draft EIR/EIS is based on a parking survey – not an analysis – that is not included in the Draft EIR/EIS. As shown in **EXHIBIT C**, the amount of publicly available parking within 1/3- and 1/2-miles of the SAP Center is inaccurate and many of these spaces are not available. Future construction of BART, the Google project and others, would significantly further reduce parking in advance of the HSR construction horizon years. In addition, parking for construction workers is not identified. This is a serious flaw of the analysis under NEPA and will result in significant indirect CEQA impacts, including dangerous spillover effects in proximity to the SAP Center and surrounding neighborhoods.

Per TR-IAMF#8, which is not included in the section, it is stated that:

"Project construction contractors would identify adequate off-street parking using existing remote parking areas or vacant land to replace any temporary displacement of parking utilized for special events at the SAP Center on a 1:1 basis during construction. Contractors would arrange for shuttle vehicles between the remote parking areas and the SAP Center for any remote parking areas that are more than 0.5 mile from the SAP

1748-3098

# Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 29 of 38

1748-3098

Center Contractors would also work with the SAP Center to provide advance and real-time information about parking availability for special events during times in which construction displaces existing available special event parking.”

As shown on **EXHIBIT C**, adequate parking during and after construction is not provided in the Diridon Station area or Downtown and there certainly is no vacant land available for parking. Again, the lack of accurate information related to parking demand or supply does not allow for an adequate assessment of impacts or whether mitigation will be successful.

1748-3099

14. Page 3 2-68 includes the following:

“The feasibility of providing replacement off-street parking spaces during construction per TR-IAMF#8 is supported by the *San Jose Diridon Station Area Parking Study* (as described in VTA and FTA 2018: pages 5-104–5-107) and additional research by the Authority. The parking study was prepared by the City of San Jose in collaboration with VTA, Caltrain, the Authority, and Sharks Sports and Entertainment to identify interim parking solutions to help address effects during construction of various improvements. Available land in the area was evaluated for use for interim parking during 2018–2025. The study identified four possible sites that could accommodate more than 1,400 total parking spaces that met the goals and needs of interim parking for stakeholders. These sites are all within 0.5 mile from San Jose Diridon Station and at the intersections of Montgomery Street and West St John Street, Montgomery Street and San Fernando Street, and Montgomery Street and Park Avenue (two lots) Of these parking spaces, 525 are within 0.33 mile In addition to the lots identified in the parking study, as described in Section 3.2 5.3, there are additional parking areas within 0.5 mile that will not be affected by construction that can also provide additional special event parking opportunities. Also, as noted in Section 3.2 5.4, an additional 4,798 public parking spaces (open 24 hours) as well as private parking areas between 0.5 mile and 1 mile of the San Jose Diridon Station would be available in downtown San Jose as well as additional parking areas beyond 1 mile of the station that could be utilized with remote parking shuttles. Based on this evidence, there are sufficient opportunities for off-street parking in the San Jose Diridon Station and SAP Center area to offset temporarily displaced parking spaces for special events.

In addition, San Jose Diridon Station is an existing multimodal transportation center in San Jose’s downtown urban core. It is served by several transit modes including VTA’s light rail and express and local bus service, ACE, Amtrak, Capitol Corridor, and regional bus lines to Alameda and Santa Cruz Counties. This station is well connected to the City’s and County’s regional bicycle network and is well-served with pedestrian facilities Consequently, many multimodal options are available for SAP Center customers and transit riders to access the station during construction.”

To reiterate, the “parking study” referred to was only an inventory and did not include any analysis and SSE certainly did not participate in the preparation of a parking demand study BART construction and the future Downtown West (Google project) will result in the loss of most of the existing parking in the Diridon Station area and shown on Figures 3.2-4a and 3.2-4b

Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 30 of 38

1748-3099

of the Draft EIR/EIS. Therefore, the information related to an inventory is not current and the analysis of the availability of spaces identified has not been completed when it must be as part of a scientific analysis.

1748-3100

The HSR decision not to study unconstrained parking demand and to rely on a survey prepared by the City or VTA is incomprehensible in light of the SSE Scoping Letter, SSE’s previous letters, the discussion of the issue in every other environmental document relating to the Diridon Station area, the recent litigation over parking shortfalls, etc. It is apparent that if the Draft EIR/EIS had studied parking demand with “scientific integrity,” that study would show extremely significant adverse parking and transportation impacts that require mitigation. Yet the Draft EIR/EIS does not identify, evaluate, or suggest ways to mitigate these construction-related parking impacts that were previously studied and known to HSR.

1748-3101

15. Permanent Effects during Operations, page 3.2-69 See previous comments related to the permanent displacement of up to 247 spaces (Alternatives 1, 2, and 3) or 52 (Alternative 4) parking spaces in the SAP Center’s parking lots and the replacement of this parking at a 1:1 ratio “in a new parking structure on the north side of SAP Center Lots A, B, and C.”

1748-3102

16. Increased Parking Demand, page 3.2-69 generally states that the project will have a 2040 demand for 1,060 parking spaces “(beyond current existing demand)” and these spaces can be accommodated in existing parking lots within 1/3-, 1/2-, and 1-mile from the station, including Mineta San Jose International Airport. As we explained above, this is not accurate or based on a scientific parking demand study. The section goes on to state that “the Authority would rely on commercially available parking to meet HSR parking demand, provided and priced in accordance to local conditions.” However, there is not enough parking available in the project area, as shown on **EXHIBIT C**.

1748-3103

The section also states the following:

“The SAP Center (capacity of approximately 17,500) is similar to the Oakland Coliseum/Oracle Arena (capacity of approximately 19,600), which is adjacent to the Coliseum BART Station (although the walk to the SAP Center is shorter, with the San Jose Diridon Station being directly across the street). There are approximately 170 events at the SAP Center each year and 200 events at the Oakland Coliseum/Oracle Arena. In 2016, of tickets sold for Oakland Coliseum/Oracle Arena events, 20 to 30 percent of patrons accessed the event from the Coliseum BART station.

The final supplemental EIS/EIR for the BART Phase II Extension (*VTA and FTA 2018: pages 5-104–5-107*) proposed a more conservative estimate of 10 percent of patrons (1,750) accessing SAP Center events by BART. Assuming a vehicle occupancy of 2.5 persons per vehicle for SAP patrons, a 10 percent BART mode share would reduce parking demand by 700 spaces, which would nearly offset the loss of 715 spaces caused by the BART Phase II Extension. In addition to new BART service, the PCEP would also increase peak hour capacity of the San Jose Diridon Station by 20 percent over existing conditions, increasing transit rider access to the SAP Center and resulting in additional offset of parking demand. With the SAP Center served in the future by BART,

## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 31 of 38

1748-3103

electrified Caltrain, VTA light rail, rapid bus, and intercity bus service, a 10 percent transit mode share is considered highly conservative, and a 20 to 30 percent transit mode share can be anticipated.

A 20 to 30 percent mode shift would reduce parking demand by 1,400 to 2,100 cars per event (assuming 2.5 persons per vehicle) (Footnote 13). Assuming a 20 percent increase in transit share, the transit increase would offset demand for 1,400 parking spaces, leaving a net increased demand of 375 parking spaces (increase demand due to permanent loss of 715 parking spaces due to BART and 1,060 spaces of demand due to HSR riders minus the offset of 1,400 parking spaces). This net demand of 375 parking spaces would affect 11 percent of the approximately 3,430 remaining publicly available parking spaces within 0.33 mile of Diridon Station and 3 percent of the approximately 13,735 parking spaces within 0.5 mile (Footnote 14). As noted in Section 3.2.5.3, San Jose Diridon Station and SAP Center Parking, there are an additional 4,798 public parking spaces between 0.5 and 1 mile from the San Jose Diridon Station, as well as private parking lots and additional parking opportunities more than 1 mile from the station, including at the San Jose International Airport. Assuming a 30 percent increase in transit share, the transit increase would offset demand for 2,100 parking spaces, which would more than offset the loss of 715 spaces due to BART and the 1,060 parking space demand for HSR riders. In any case, there would be adequate remaining parking in the general proximity of the SAP Center for SAP Center patrons.

The decision to not provide park-and-ride facilities for HSR service at San Jose Diridon Station is consistent with the Envision: San Jose 2040 General Plan, Commercial Downtown Land Use Plan Policies and Transportation Policies (adopted November 2011). The Commercial Downtown Land Use Policies state that “all development within this designation should enhance the ‘complete community’ in downtown, support pedestrian and bicycle circulation, and increase transit ridership. The Downtown Urban Design Policies speak to the urban, pedestrian-oriented nature of this area. As such, uses that serve the automobile should be carefully controlled in accordance with the Downtown Land Use Policies.”

Footnotes to above: 13 “The assumption of 2.5 passengers/vehicle for SAP patrons is based on a factor of 2.41 passengers/vehicle from a study of passengers/vehicle for the Oakland Coliseum (Authority 2019b) that was rounded up to 2.5. No data were located for passengers/vehicle for the SAP Center. 14. These calculations take into account the permanent loss of 715 spaces due to the BART extension.”

As stated throughout these comments, the above is not based in fact and is not substantiated in any sections of the Draft EIR/EIS. There is no analysis of HSR parking demand, including an unconstrained parking demand. Cumulative parking impacts, based on scientific analysis of the project with the future BART project, is not provided. The information regarding SAP Center and comparisons to another sporting event facility is simply anecdotal at best and has no validity. A scientific, data-driven parking demand analysis must be completed and included in the Draft EIR/EIS. The discussion in the Draft EIR/EIS purports without evidence that parking is

Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 32 of 38

1748-3103

available in the project area and downtown that can be used by HSR riders. We direct you again to **EXHIBIT C** which easily refutes this claim.

1748-3104

The Authority’s decision to not provide any parking within the Diridon Station area is not consistent with San Jose’s General Plan. As previously stated, the General Plan predicts that more than 20 years from now, 60% of all trips will still be by automobile. In fact, Land use policy LU-3.5 would apply to the Diridon Station area and is as follows; “Balance the need for parking to support a thriving Downtown with the need to minimize the impacts of parking upon a vibrant pedestrian and transit oriented urban environment. Provide for the needs of bicyclists and pedestrians, including adequate bicycle parking areas and design measures to promote bicyclist and pedestrian safety.”

It does not say eliminate parking, and no fair reading would interpret it to mean HSR should impose its generated park and ride vehicles downtown without any provision for their parking. That is not “balance.” No fair reading of this section can say that total elimination of a project’s parking is called for. Even in 2040 single occupant cars are projected to make up 40% of the commuter mode share.

1748-3105

17. Page 3.2-70 includes the following:

“San Jose’s Transportation Goals, Policies, and Actions aim to establish circulation policies that increase bicycle, pedestrian, and transit travel, while reducing motor vehicle trips, to increase the City’s share of travel by alternative transportation modes. The policy of Goal TR-1.3, Balanced Transportation System, is to “increase substantially the proportion of commute travel using modes other than the single-occupant vehicle. The 2040 commute mode split target for San Jose residents and workers are presented in Table TR-1”, which displays the goal for Drive alone as no more than 40 percent and Transit as at least 20 percent (City of San Jose 2018). San Jose Diridon Station is intended to be in alignment with the City’s mode shift goal.”

We contend that the above is an inaccurate portrayal. There is no information in the Draft EIR/EIS that points to any study showing South Bay residents will no longer rely on automobiles to access public transit. Hoping and dreaming that people will cease to use automobiles to access transit stations is not scientific study. In complete contradiction to the Authority’s argument that the General Plan supports the removal of parking at Diridon, previous traffic analyses completed since at least 2008 show that 77.8% of people commuted to and from San Jose in single-occupant vehicles. The General Plan’s “goal” for 2040 is still 40% drive alone mode share for commuters, and that does not include the approximately 10% who carpool and will also need parking. See previous comment.

1748-3106

The page also states the following:

“The Authority initiated the San Jose Diridon Station Intermodal Working Group to coordinate the planning, design, and delivery of concurrent and interrelated transportation infrastructure projects: HSR, BART Phase II, and PCEP. The Authority has funded two grants to prepare the station area for HSR operations, including the development of strategies to address the supply, demand, and management of parking in the station area



## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 33 of 38

1748-3106

The grant to the City of San Jose funded an evaluation of short-term and long-term parking needs during construction and operation of both HSR and BART Phase II, and is supporting several site-specific parking studies in the San Jose Diridon Station area to develop a Parking Program for the Diridon Station Area Plan. The grant to VTA is to prepare a San Jose Diridon Station Facilities Master Plan to address both station and station area facilities, criteria for replacing any parking displaced for new station facilities, and a program to manage the evolution of parking demand and supply over time to reflect changes in ridership and park-and-ride mode share. The City of San Jose and VTA studies will inform a multimodal access plan, which will be developed prior to design and construction of the station. This plan will be developed in coordination with local agencies and will include a parking strategy that will inform the final location, amount, and phasing of parking.

While it is good for the Authority to help fund planning activities in the DSAP area, the parking analyses, upon which both direct and indirect impacts are determined, should have been done before the Draft EIR/EIS was released, so that the planning studies could be included in the document. As explained above, deferring these studies is in violation of NEPA and CEQA.

1748-3107

18. The following is stated on page 3.2-71:

“The San Jose Diridon Station is well served by existing multimodal options that are planned to improve with the Caltrain electrification and BART extension projects, which would increase transit options for SAP customers and transit riders to access the station HSR service would only add to the many multimodal options available to travelers with the San Jose Diridon Station as their intended destination. In view of these characteristics, the project’s increased parking demand is not expected to result in insufficient parking for either the San Jose Diridon Station or the SAP Center or to result in the construction of additional remote parking facilities.”

It is true that the future Diridon Station will include transit options for SAP Center customers and the general public. However, as we have stated previously in these comments, our customers primarily drive to events, with light rail use only averaging 2% and Caltrain, less than 5%. While Arena patrons may not use HSR to access SAP Center, HSR riders will utilize parking that the City is required to be provided per the AMA. Remote parking facilities, including the use of Airport parking and some mythical garage north of SAP Center are described as part of the project in the Draft EIR/EIS; therefore, the final sentence in the above paragraph is untrue and not supported by any scientific study.

1748-3108

### 19. Indirect Environmental Effects Related to the Diridon Station and SAP Center

This section states that “the project’s demand for additional parking can be met by existing parking facilities, especially in light of the increased transit service planned for San Jose Diridon Station. The SAP Center’s parking demand can similarly be met through the combination of existing parking facilities, the replacement parking facilities provided by the project, and the offsetting effect on parking demand caused by planned increases in transit services. Thus, no new additional remote parking facilities would be required to meet these demands.” Again, we

Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 34 of 38

1748-3108

couldn’t disagree more as shown in **EXHIBIT C**. There is no information to show this is the case, and SSE did not participate in the preparation of a parking demand and/or availability study. Future integrated planning by the City, VTA, and others does not address the issue. Deferring these “studies” is in violation of CEQA and NEPA.

1748-3109

The section concludes with the statement:

“While there may some minor increases in local travel due to the use of slightly more remote lots, this local travel is expected to be more than offset by the overall reduction in parking demand resulting from increased transit service.”

Potential secondary environmental effects of the use of slightly more remote parking facilities are then summarized and described as “minor increases” in vehicles circling the Diridon area contributing to traffic congestion. This section seems to say that demand for parking will decrease because of the increase in transit options and that providing parking in “remote locations” is the cause of the impacts. The impact is caused by transit riders coming to the station in search of unavailable parking and circling repeatedly throughout the neighborhoods. There is no scientific discussion of how this circling will affect surrounding neighborhoods in terms of pedestrian and bicyclist safety, and businesses due to negative land use and economic impacts, traffic safety, and interference with other downtown/Diridon area future development plans, etc. These are serious omissions and must be analyzed and corrected.

1748-3110

The Draft EIR/EIS assumption that there will be very few HSR riders driving to Diridon station appears to be motivated by the desire to avoid the cost of providing parking, which is necessary to mitigate the impacts caused by the HSR riders. EISs must serve as the means of assessing the environmental impact of proposed agency actions rather than justifying decisions already made. Ignoring clearly foreseeable adverse impacts, particularly when done to avoid mitigation costs, violates NEPA. *Environmental Defense v. Corps of Engineers*, (2007) 515 F. Supp. 2d 69, 77-81. The Authority cannot avoid doing its fair share to mitigate the parking shortage by attempting to foist the burden, and cost, on others.

1748-3111

As shown at other existing transit stations in the Bay Area, the lack of parking results in transit riders having to drive around looking for other spaces or forego transit and continue their commute by automobile. By arbitrarily assuming that only a few people will park and ride at the BART/HSR/Caltrain/Amtrak Diridon station, the Draft EIR/EIS is making an impermissible agency pre-judgement. By not identifying and evaluating with scientific integrity the increased parking demand on the surrounding environment, the Authority is irreversibly and irretrievably committing itself to a plan of action that is dependent upon the NEPA environmental analysis producing a certain assumed outcome. This is contrary to the law, which requires that the agency only commit to a project alternative after it has completed its environmental analysis – which of course is supposed to involve an objective, good faith inquiry into the environmental consequences of the agency’s proposed action. *Forest Guardians v. U. S. Fish & Wildlife*, 611 F.3d 692, 714 (2010).

1748-3112

As support for SSE’s observation that BART has repeatedly failed to adequately plan for parking needs at its stations, SSE is attaching a collection of articles obtained from the internet (attached

## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 35 of 38

Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 36 of 38

1748-3112

as **EXHIBIT E**, documenting the negative impacts lack of parking has on BART ridership, on the neighborhoods where BART stations are located, and on local businesses. Particularly instructive is the article about Stoneridge Mall having to chain up its parking lots because BART riders were taking it over. Another article discusses the extremely high fire danger when cars are parked illegally over tall, dry grass on the side of the road. These are just a few examples of what happens when transit fails to provide adequate parking to meet the demand caused by its projects – the burden is shifted to innocent parties. These articles also document the burdens on businesses and infrastructure when the lead agency fails to adequately disclose and mitigate its construction impacts.

1748-3113

20. The HSR riders' occupancy of spaces in the Diridon area will be a hardship to SAP Center's employees and customers. For some events, SSE may have well over 400 employees who need to park within walking distance, many of whom arrive early in the day to start work and many others who arrive mid-day but leave late at night. In addition, some events occur during weekday daytime hours. HSR and BART riders who leave their cars parked into the early evening will deprive SSE customers of needed parking for evening events. All of these factors should be studied in the Draft EIR/EIS.

1748-3114

21. The Draft EIR/EIS does not meet CEQA requirements for a project level environmental review. The Draft EIR/EIS indicates in the Introduction section that it tiers off of several prior studies, and provides clearance for the San Jose to Merced Section project. This Draft EIR/EIS does not provide "project-specific" analysis under NEPA or CEQA, given that there are several decisions still to be made later about major project components, which could dramatically change the long-term and short-term environmental impacts to nearby land uses. Some of the main examples of this are:

1748-3115

A. Construction Staging Areas:

i. According to the Draft EIR/EIS, no decisions have been made at this time regarding what types of construction activities will occur at each of the construction sites and where staging will occur. These decisions are deferred to the future.

1748-3116

ii. The Draft EIR/EIS does not provide "project-specific" analysis under NEPA or CEQA, given that it has not been determined which construction activities will occur at the different construction staging areas. Our understanding of HSR construction is that there are often very different activities (and resulting noises, waste streams, truck trip lengths, etc.) that would occur at both the lines and station, for example. The Draft EIR/EIS does not analyze the specifics of the environmental impacts (such as noise levels, air quality and greenhouse gas emissions), of such equipment or activity at each staging site. The Draft EIR/EIS also does not identify specific noise mitigation measures for the various equipment which would be used along the lines or at the station, or the reduction and attenuation expected to be received from such measures. Therefore, the residents and businesses nearby cannot accurately understand the potential impacts to them resulting from project construction.

1748-3117

B. Transportation Impacts during Construction:

- i. The Draft EIR/EIS states that temporary traffic disruptions will be mitigated by the development and implementation of IAMFs, however, the Draft EIR/EIS does not identify any specific details about this future IAMFs or metrics of their effectiveness. While these measures are often general at this stage during the environmental review process, this project will have extensive and atypical construction impacts throughout downtown San Jose, for many years. As the Draft EIR/EIS acknowledges, construction is estimated to take many years and given the long duration and the heavy amount of construction work along major arterials and adjacent to existing businesses and residences in downtown and the DSAP area of San Jose, this appears, at best, to be a program-level analysis of these impacts. If the intention of this analysis is to be project-specific, then this is improper "deferred mitigation" under CEQA. The basic IAMF details and measures of effectiveness need to be identified in this Draft EIR/EIS to show that this mitigation is in fact feasible and will reduce the transportation impacts, particularly if this is identified as "mitigation" that is relied upon in the Draft EIR/EIS to reduce this significant unavoidable impact to a less than significant level under CEQA. As stated in CEQA Guidelines Section 15126.4(a)(B): "Formulation of mitigation measures should not be deferred until some future time. However, measures may specify performance standards which would mitigate the significant effect of the project and which may be accomplished in more than one specific way." There are no specifics or performance standards regarding this proposed IAMF mitigation measures in the Draft EIR/EIS.
- ii. One important ingredient of an EIS is the discussion of steps that can be taken to mitigate adverse environmental consequences. The requirement that an EIS contain a detailed discussion of possible mitigation measures flows both from the language of the Act and, more expressly, from CEQA's implementing regulations. Implicit in NEPA's demand that an agency prepare a detailed statement on "any adverse environmental effects which cannot be avoided should the proposal be implemented," 42 U.S.C. § 4332(C)(ii), is an understanding that the EIS will discuss the extent to which adverse effects can be avoided. See D. Mandelker, NEPA Law and Litigation § 10:38 (1984). More generally, omission of a reasonably complete discussion of possible mitigation measures would undermine the "action-forcing" function of NEPA. Without such a discussion, neither the Authority nor other interested groups and individuals can properly evaluate the severity of the adverse effects (Robertson at 352-3) (Emphasis added).
- iii. Coordination alone is not adequate mitigation. This applies to NEPA and CEQA. While Appendix G of the CEQA Guidelines does not specifically mention event centers, Question X Land Use and Planning (a) asks: "Would the project physically divide an established community?" One and a half years of lane closures, lost parking, and disruptive construction activity

1748-3118

1748-3119

## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 37 of 38

1748-3119

immediately adjacent to long-established businesses (including the SAP Center) and residents, could significantly impact the viability of these businesses and would constitute physically dividing an established community. This impact is erroneously not identified, analyzed or mitigated in the Draft EIR/EIS.

1748-3120

- iv. The Draft EIR/EIS states that there will be lane closures (and impliedly sidewalk closures) on many streets in the DSAP area, yet specific details are not provided on Figure 2-65 or anywhere else. Therefore: (1) The document does not accurately identify the potential adverse impacts; and (2) The Arena will suffer significant adverse impacts if any portion of any sidewalks are inaccessible to pedestrians or if the vehicular capacity of the surrounding streets is diminished. As to the first issue, the Draft EIR/EIS is deficient on its face due to the inconsistency. As to the second issue, SSE is strongly opposed to any intrusion onto Santa Clara, Montgomery, and Autumn Streets by the HSR construction.

1748-3121

22. As outlined in CEQA Guidelines Section 15126.6(b) & (c):

“Purpose. Because an EIR must identify ways to mitigate or avoid the significant effects that a project may have on the environment (Public Resources Code Section 21002.1) the discussion of alternatives shall focus on alternatives to the project or its location which are capable of avoiding or substantially lessening any significant effects of the project, even if these alternatives would impede to some degree the attainment of the project objectives, or would be more costly.”

“Selection of a range of reasonable alternatives. The range of potential alternatives to the proposed project shall include those that could feasibly accomplish most of the basic objectives of the project and could avoid or substantially lessen one or more of the significant effects. The EIR should briefly describe the rationale for selecting the alternatives to be discussed. The EIR should also identify any alternatives that were considered by the lead agency but were rejected as infeasible during the scoping process and briefly explain the reasons underlying the lead agency’s determination....”

The four alternatives included in the Draft EIR/EIS do not address the potential to reduce or avoid significant impacts of the HSR Project. There is no real discussion of other potential Alternatives that could reduce the significant impacts identified (particularly the transportation disruption and noise impacts). The courts have held that a major function of an EIR is “to ensure that all reasonable alternatives are thoroughly assessed by the responsible official (or board).” (*Wildlife Alive v. Chickering* (1976) 18 Cal.3d 190, 197)

There is no discussion of “Alternatives Considered but Rejected”. There is also no discussion of alternative locations for the track alignments that would not impact SAP Center parking, and no explanation of how this has been explored previously.

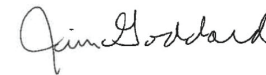
Sharks Sports & Entertainment Comment Letter  
Draft EIR/EIS San Jose to Merced Project Section  
June 23, 2020  
Page 38 of 38

1748-3122

### Conclusion:

SSE supports HSR to San Jose. However, the Draft EIR/EIS must include suitable analysis based on fact, not assumption, as well as definitive, enforceable mitigation of the significant adverse environmental impacts identified by SSE. It is SSE’s belief, grounded in long experience, that such mitigation will result in a San Jose to Merced Section Project that is better for HSR, the Authority, SSE, and for the entire City and State.

Respectfully Submitted,  
Sharks Sports & Entertainment LLC



Jim Goddard  
Executive Vice President, Government Affairs

Exhibits A: City of San Jose Staff Memorandum dated June 6, 2014  
B: Wenck Associates Report dated April 2, 2018, with attachments  
C: Graphic Depicting Parking Spaces to be Lost within 1/3 Mile  
D: Wenck Associates Memorandum dated May 21, 2020, with attachments  
E: Articles re Parking Problems at BART Stations

Cc:  
Lucy Lofrumento, LMA Law  
Nanci Klein, City of San Jose Office of Economic Development  
Cameron Day, San Jose City Attorney’s Office  
Rosalynn Hughey, San Jose Director of Planning, Building and Code Enforcement

## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued



COUNCIL AGENDA: 6/10/14  
ITEM: 10.2

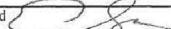
### Memorandum

TO: HONORABLE MAYOR  
AND CITY COUNCIL

FROM: Hans F. Larsen  
Harry Freitas  
Kim Walesh

SUBJECT: DIRIDON STATION AREA PLAN

DATE: June 6, 2014

Approved 

Date *6/6/14*

COUNCIL DISTRICT: 3 & 6

#### SUPPLEMENTAL

#### REASON FOR SUPPLEMENTAL MEMO

This memo responds to City Council questions and public comments about the Diridon Station Area Plan raised during the General Plan Public Hearing on May 20, 2014; and consolidates Recommendations B and E from the May 15, 2014 staff report into Recommendation B below which also reflects staff's recommendation to revise the parking policies in the Implementation Strategy Report to augment the shared parking provisions, and adds a new Recommendations E.

#### RECOMMENDATION

Conduct a Public Hearing to consider taking the following actions:

- (a) Approve the Diridon Station Area Plan, Implementation Strategy Report including revised shared parking policies described in the supplemental staff memo, Art Master Plan, and 10-Year Horizon Analysis to provide a framework for transforming the Diridon Station Area into a regional transportation hub, employment center, and entertainment destination; and more specifically to use the 10-Year Horizon Analysis as a guide to assess the parking needs of near term development in the Central Zone of the Plan area, to identify opportunities for shared parking, and to ensure that the parking provisions in the City of San Jose and San Jose Arena Management agreement continue to be met;
- (b) Approve the Diridon Station Area Plan, Implementation Strategy Report including revised shared parking policies described in the supplemental staff memo, Art Master Plan, and 10-Year Horizon Analysis to provide a framework for transforming the Diridon Station Area into a regional transportation hub, employment center, and entertainment destination; and more specifically to use the 10-Year Horizon Analysis as a guide to assess the parking needs of near term development in the Central Zone of the Plan area, to identify opportunities for shared parking, and to ensure that the parking

Exhibit A to Comment Letter  
Page 1 of 5

### EXHIBIT A

City of San Jose Staff Memorandum  
dated June 6, 2014  
(highlighting added)



## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

HONORABLE MAYOR AND CITY COUNCIL  
June 6, 2014  
Subject: Diridon Station Area Plan  
Page 4

### Art Master Plan and Reference to 1% Art Requirement for Private Development

During the public hearing, a question was raised about the financing approach for public art in the Diridon area. Since initiation of the Diridon planning process in 2009, there has been extensive input and a high degree of community and professional support for using public art to make the Diridon Area a memorable, interesting, beautiful and engaging gateway to San Jose and Silicon Valley. By approving the Diridon Station Area Plan and Art Masterplan, the City Council will be approving the vision and framework for public art that is identified in the Art Master Plan. The Council will not be approving or endorsing any of the specific policies for financing public art, including a 1% public art contribution from private development practiced in several other California cities (San Francisco, Los Angeles, San Diego, Palo Alto, Sunnyvale). Specific viable methods for financing public art will be brought forward for Council review and approval as part of future implementation planning, along with financing requirements for affordable housing and other Plan elements.

It should be noted that, since there will be limited City investment eligible for the current 1% requirement on City capital projects, financing mechanisms will need to be pursued for public art throughout the Area. This could include negotiated development agreements for eligible development projects under the City's Development Agreement Ordinance. Staff does not recommend that any public benefits which could be negotiated through the City's development agreement authority be removed from consideration at this time for any potential development in the Diridon Area.

### Coordination with San Jose Arena Management

During the public hearing, the Mayor requested that staff continue its efforts to resolve the remaining concerns of San Jose Arena Management with the Diridon Station Area Plan. As Council is aware, an unprecedented level of coordination has occurred with San Jose Arena Management on the Plan, especially the traffic and parking elements. Scores of issues have been resolved during development of the Plan. In an effort to resolve the outstanding concerns, further review has occurred with Arena Management, and additional modifications have been made that effectively address the remaining concerns. It is acknowledged that continued coordination will occur with Arena Management during the implementation phase, with specific emphasis on the areas most recently addressed.

A summary of the items addressed is provided below:

- Staff recommends "approval" of the 10-Year Horizon Analysis rather than "acceptance"
- Staff is recommending the addition of a new parking policy (to be numbered Parking Policy 9) in the Diridon Station Area Plan's Implementation Strategy Report to provide that the City will include shared parking as a condition of development for non-residential development that would result in the loss of substantial existing public parking, if necessary to mitigate the loss of parking. The shared parking condition would

Exhibit A to Comment Letter  
Page 2 of 5

HONORABLE MAYOR AND CITY COUNCIL  
June 6, 2014  
Subject: Diridon Station Area Plan  
Page 5

require that the development's parking facilities be available for the general public, with or without fees, at times when the garage is not being fully used by the development.

Shared parking is a fundamental strategy in the Diridon Plan and is already employed successfully in the Downtown and the Diridon area. Downtown San Jose is a relatively small geographic area. As the City strives to add office, retail and residential uses, it is essential to make the most efficient use of Downtown and Diridon land resources, retaining as much land as possible for development capacity that will continue to support the vitality of Downtown and the Diridon area, and help make it the commercial, cultural, and entertainment center for which it is intended. Developing parking that can be shared, particularly on evenings and weekends, promotes more efficient land use, and encourages higher transit use. Staff can potentially require shared parking as a condition of development if there is a nexus between the new development and the loss of existing public parking. Shared parking would be implemented as a mitigation for the loss of existing surface parking that is already extensively used by the public.

- Staff recommends making certain text edits to the Diridon Station Area Plan, the Implementation Strategy Report, and the 10-Year Horizon Analysis as requested by San Jose Arena Management. Attachment A itemizes all the recommended changes to the Plan documents, including a change related to the interpretation of design guidelines.
- Staff has made refinements in this staff report to further specify coordination of future private development and major transit projects, particularly as they relate to parking analysis and the need to maintain compliance with the City-Arena Mgmt Agreement.

### The recommended approach is described below:

- *Development Proposal Referrals* – Refer to Arena Management development proposals on parcels within approximately one-third of a mile of the Diridon Station that have off-street public parking facilities, and are in excess of 25,000 square feet. Referrals will include the cover letter, plan set, and other relevant materials the applicant provides as part of the project submittal. Referrals will also include notification of preliminary review applications, initial studies, and EIR's. Staff will provide comments received in a timely manner from Arena Management to the applicant and consider them in formulating initial comments the City may provide on the proposed project.
- *Future Project Parking Analysis* – Require development proposals on parcels within the central and northern zone of the Diridon Station Area Plan that have off-street public parking facilities, and are in excess of 100,000 square feet of commercial space or in excess of 50,000 square feet of stand alone retail/restaurant projects, to conduct a parking analysis for the project; and to similarly request the same of development proposals within approximately one-third of a mile of the Diridon Station. These projects would be required to analyze and identify the projected parking demand, demand management strategies, and the supply to be provided by

Exhibit A to Comment Letter  
Page 3 of 5



## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

HONORABLE MAYOR AND CITY COUNCIL  
June 6, 2014  
Subject: Diridon Station Area Plan  
Page 6

ATTACHMENT A

## MINOR TEXT EDITS TO DIRIDON PLAN DOCUMENTS

## DIRIDON STATION AREA PLAN DRAFT PREFERRED PLAN DATED APRIL 2014

Comment No	Section	Page	Subject	Edits / Added Texts (in red)
1	1.2	1-5	Project Objective	Revise the project objective to be consistent with the language throughout the report: "Ensure the continued vitality of the San Jose Arena, recognizing that the Arena is a major anchor for both Downtown San Jose and the Diridon Station area, and that sufficient parking and efficient access for Arena customers, consistent with the provisions of the Arena Management Agreement, are critical for the Arena's on-going access."
2	3.1	3-2	Design Guidelines / Interpretation of These Guidelines	Delete entire sub-section.

## TEN YEAR HORIZON ANALYSIS DATED APRIL 2014

Comment No	Section	Page	Subject	Edits / Added Texts (in red)
1	2.3	2-3	Adobe Expansion Site Redevelopment	Delete entire paragraph at top of page and replace with the following: "If and when the potential future Adobe development occurs, the City will investigate means and use its best efforts to continue fulfilling off-site parking requirements in the City's agreement with SJAM, including encouraging the developer to make available parking spaces during and after site development, and to design the future parking facility in a way that facilitates efficient operations of likely users, including event users."
2	3.5	3-10	6PM Transition Period on Event Days	Insert the following text at the end of the first paragraph: "To achieve the satisfactory parking outcomes, assuming the development scenario occurs as outlined in Section 3.1, it is important to note that practically all Caltrain customers would need to park in the existing Arena parking lots and in the adjacent planned parking garage. On about 85 weekdays per year, all transit users would need to vacate Arena parking facilities by 6:00pm in order to accommodate customers for weekday evening events."
3	3.6	3-13	Shared Parking Summary	Insert the following text after the 3rd sentence in the first paragraph: "For the purpose of this summary, results from scenario a) are presented."

## IMPLEMENTATION STRATEGY REPORT DATED APRIL 2014

Comment No	Section	Page	Subject	Edits / Added Texts (in red)
1	2.2	2-6	Compatibility with San Jose Arena Objective	Add the following new policy: "Compatibility Policy 2: Consider the Ten Year Horizon Analysis, when implementing the Preferred Plan and analyzing projects that may be developed within the Plan's boundaries for consistency with the Ten Year Horizon Analysis, including its conditions and assumptions."
2	2.2	2-11	Parking Policy	Add the following new policy: Parking Policy 9: Include Shared parking as a condition of development for non-residential development that would result in the loss of substantial existing public parking, if necessary to mitigate the loss of parking. The shared parking condition would require that the development's parking facilities be available for the general public, with or without fees, at times when the garage is not being fully used by the development.

the project. The analysis would identify the impacts of the project on the existing parking supply within the Diridon area, and suggest ways to mitigate the impact if it is deemed significant. The analysis would also include an assessment of spaces impacted or needed during construction.

- For the BART and High Speed Rail transit projects, the City will request that the lead agency conduct a project parking analysis – The analysis should include a projection of parking demand, demand management strategies, recommended supply solutions, and potential impacts on the existing parking supply within the Diridon area, including suggested ways to mitigate the impact if it is deemed significant. The results of any parking analysis will be provided to Arena Management for review and comment. The City will consider Arena Management's timely feedback in formulating comments that the City forwards to the lead agency as part of the project development and approval process.

Specific Land Use on the East Side of Stockton Avenue

During the public hearing, a question was raised about staff's recommendation to retain the Transit Employment Land Use Designation on the properties on the eastside of Stockton Avenue between The Alameda and Julian Street and not to designate this block with an Urban Village Land Use, which would allow high-density residential uses integrated with commercial development.

Staff continues to recommend retaining the Transit Employment Residential Land Use Designation on the eastside of Stockton Avenue to facilitate employment in close proximity to Diridon Station. The block could support approximately 310,000 square feet of commercial development, which could yield 1,400 jobs. In addition to the former San Jose Water Co property owned by Adobe, the Stockton/Alameda/Julian block is one of two best opportunity sites in close proximity to the Diridon Station that can attract new office development in the near term. Because of the need to first establish a governance structure and financing plan for the redevelopment of properties owned by the City, VTA and Caltrain, the Central Zone in front of Diridon Station is anticipated to be a longer term development opportunity. As noted in the staff report and the public hearing, many high technology companies put a premium on sites located adjacent to Caltrain and are actively seeking to relocate to what is a relatively limited supply of such sites. Staff from the Office of Economic Development is currently working with growing high technology firms interested in moving into Downtown San Jose, and the Stockton/Alameda/Julian block is one of the viable opportunity sites that is being presented to these companies for new office uses. The interested technology companies have identified proximity to Caltrain as an attractive amenity for their companies.

The Stockton/Alameda/Julian block also presents a shared parking opportunity that could be used by SAP Center customers on nights and weekends if these properties are developed with commercial uses. Because it is not as feasible to share residential parking with other users, particularly on nights and weekends, the development of these properties with residential uses would preclude or provide a significantly reduced shared parking opportunity in close proximity

Exhibit A to Comment Letter  
Page 4 of 5

Exhibit A to Comment Letter  
Page 5 of 5

## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

**ASSESSMENT OF FINAL SEIS/SEIR FOR BART  
SILICON VALLEY PHASE II EXTENSION PROJECT  
FEBRUARY 2018**

**EVALUATION OF PARKING IMPACTS AT  
BART DIRIDON STATION**

**EXHIBIT B**

Wenck Associates Report dated  
April 2, 2018, with attachments

**Prepared for:  
Sharks Sports and Entertainment/  
SAP Center at San Jose**

**Prepared by:  
Wenck Associates, Inc.  
James A. Benshoof, Principal Investigator**

**April 2, 2018**

## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

**TABLE OF CONTENTS**

	<u>Page</u>
A. PURPOSE AND BACKGROUND .....	1
B. FINAL SEIS/SEIR FAILS TO ADEQUATELY IDENTIFY AND MITIGATE PARKING IMPACTS DURING CONSTRUCTION OF DIRIDON STATION .....	2
C. FINAL SEIS/SEIR FAILS TO ADEQUATELY IDENTIFY AND MITIGATE PARKING IMPACTS UPON COMPLETION OF BART PROJECT .....	7
D. PROBABLE NEGATIVE PARKING IMPACTS ON SAP CENTER FOLLOWING COMPLETION OF BART PROJECT .....	14

**LIST OF FIGURES**

	<u>Page</u>
1. Mistakes Regarding Off-Site Parking Spaces SAP Customers are Allowed to Use During BART Construction .....	3
2. Parking Spaces Available for SAP Center Lost During Eight Year Construction Period for BART Diridon Station .....	6
3. Parking Spaces Available for SAP Center Lost Upon Completion of BART Project .....	16

**LIST OF TABLES**

1. Characteristics of an Urban Station and Diridon Station Characteristics .....	9
2. Characteristics of a Balanced Intermodal Station and Diridon Station Characteristics .....	10

**ATTACHMENTS**

- A. Resume for James A. Benshoof
- B. VTA memo regarding System Ridership Analysis for Caltrain  
Peninsula Corridor Electrification Project, January 30, 2014
- C. BART Station Access Typology Definitions
- D. Federal Transit Administration, "Documentation of Mitigation  
Commitments," August 2016

## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

### A. PURPOSE AND BACKGROUND

This document was prepared by the firm of Wenck Associates, Inc., with James A. Benshoof as the principal investigator. A copy of Mr. Benshoof's resume is provided as **Attachment A**. The purpose has been to assess whether the Final SEIS/SEIR for the BART Silicon Valley Phase II Extension Project, dated February 2018, adequately responds to traffic and parking related comments about the Draft SEIS/SEIR submitted by Sharks Sports and Entertainment/SAP Center at San Jose. In particular, this assessment focuses on comments expressed in a memorandum from Jim Benshoof of Wenck Associates, Inc. dated March 2, 2017. This memorandum was attached as Exhibit C to the comment letter dated March 6, 2017, that the Silicon Valley Law Group (SVLG) submitted on behalf of Sharks Sports & Entertainment LLC.

The memo dated March 2, 2017, addressed one item in the Draft SEIS/SEIR which was incomplete and five additional major transportation issues for which the Draft SEIS/SEIR failed to consider significant and relevant factors, failed to identify potential significant adverse impacts, or presented a conclusion that runs counter to all evidence that is before the Federal Transit Administration (FTA) and the Santa Clara Valley Transportation Authority (VTA).

From review of the projected traffic and parking impacts presented in the Final SEIS/SEIR, including responses to comments expressed in the March 2, 2017, memorandum, numerous instances have been identified where the Final FEIS/SEIR fails to adequately identify or mitigate negative impacts the BART Project would cause in the vicinity of SAP Center. The parking assertions presented in the Final SEIS/SEIR are not based on data obtained in accordance with sound scientific methodology and are seriously inaccurate and misleading.

This report focuses on two especially severe negative impacts the BART Project will cause:

- Undisclosed and unmitigated negative impacts on parking in the vicinity of SAP Center during construction of the BART Diridon Station
- Undisclosed and unmitigated negative impacts on parking in the vicinity of SAP Center upon completion of the BART Project

This report first addresses the misleading and incorrect statements in the Final SEIS/SEIR regarding negative parking impacts of the BART Diridon Station. Such statements are a direct result of the failure to apply accepted traffic engineering methodology in the Final SEIS/SEIR. This report also points out that the earlier parking studies by the FTA and VTA in prior environmental assessments of the proposed BART Diridon Station were based on actual data and valid applications of the VTA's travel demand model. The conclusions presented in the prior environmental documents are completely opposite from conclusions in the Final SEIS/SEIR, which includes no valid studies and presents conclusions unsupported by any facts or evidence in the record.

The last section of this report presents an independent assessment to identify the probable negative parking impacts that would be experienced in the vicinity of SAP Center upon completion of the BART Project. This independent assessment uses standard industry data and methodology, but is not designed to replace the requirement for a complete and professionally sound parking impact study.

### B. FINAL SEIS/SEIR FAILS TO ADEQUATELY IDENTIFY AND MITIGATE PARKING IMPACTS DURING CONSTRUCTION OF DIRIDON STATION

The Final SEIS/SEIR addresses parking impacts during construction in Master Response 2, Diridon Station Short-Term Parking, which is presented on pages 2-8 through 2-12. This Master Response raises several points in an attempt to dismiss comments in the Wenck memo dated March 2, 2017, regarding the Draft SEIS/SEIR that negative parking impacts would occur during construction of the Diridon Station. Several responses provided in Master Response 2 are seriously misleading, and others simply are wrong. For the reasons cited below, it has been concluded that no valid evidence is presented to support conclusions in the Final SEIS/SEIR that no adverse parking impacts will occur during construction of the BART Diridon Station. Rather, multiple facts support the conclusion that SAP Center will suffer severe negative parking impacts during this BART construction project, and that the Final SEIS/SEIR does not adequately disclose or discuss these adverse impacts.

Page 2-9 under Master Response 2 states that 755 existing parking spaces will be eliminated for the entire eight year period when the Diridon Station is being constructed. Reasons why statements in the Final SEIS/SEIR of no significant adverse impacts after mitigation are misleading or wrong and why this loss of parking will cause especially severe negative impacts for SAP Center are presented next.

- a) Page 2-9 refers to a parking survey that was performed in July/August 2017 to validate the number of available parking spaces in the vicinity of Diridon Station. In an attempt to dismiss negative impacts caused by the loss of 755 spaces, page 2-10 states that such loss of 755 spaces constitutes only 5.2 percent of the 14,450 total publically available spaces within 0.5 mile of the Diridon Station. These statements are seriously misleading. They are purportedly based upon a review of aerial photos and a field review on July 13, 2017<sup>1</sup>. A mere review of aerial photos and a field review of the number of spaces does not meet accepted industry standards for a parking impact study. Therefore, conclusions based on this incomplete data and analysis are not credible. Three serious flaws with survey data shown in Figure 5-J in the Final SEIS/SEIR are shown in **Figure 1**:
  - 1) It erroneously shows the 715 off-street spaces eliminated during construction as publicly available.
  - 2) It includes two parking garages that do not allow parking by SAP Center customers.
  - 3) It includes 1,422 on-site spaces for SAP Center, which do not count towards the City's obligations to provide off-site parking.

A fundamental flaw with the parking supply data shown in Figure 5-J is that the results are an inventory of striped parking spaces, not spaces that truly are available at any point in time. The results do not account for spaces that are reserved for particular users and do not account for spaces that are occupied by other parkers.

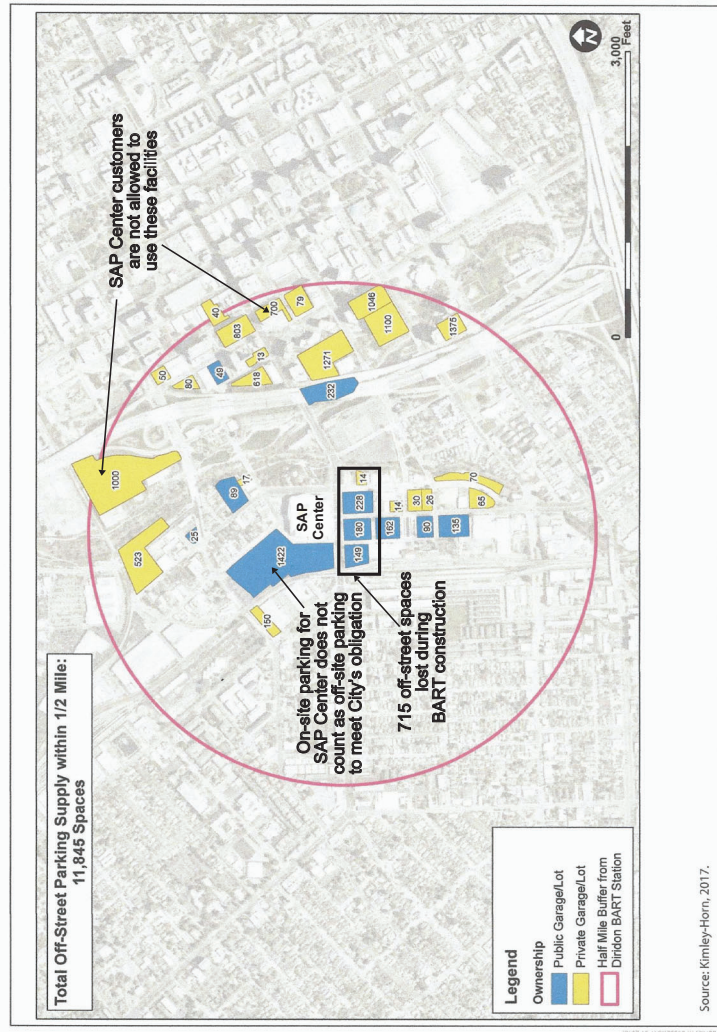
A related serious mistake also is exhibited in Figure 5-H in the Final SEIS/SEIR, which purportedly shows that 2,605 on-street parking spaces are available within ½ mile of the Diridon Station. The actual number of available public parking spaces is far less than shown in this figure, because the 1/2 mile area encompasses six residential parking permit areas established by the City of San Jose – Autumn/Montgomery, Cahill Park, Delmas Park, Garden/Alameda, Parkside, and St. Leo's. For streets in these areas, no general public parking is allowed; a motorist must display a residential parking permit in order to be allowed to park.

<sup>1</sup> The aerial photos and field review are not included in the technical appendices of the Final SEIS/SEIR.



## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

**Figure 1**  
**Mistakes Regarding Off-Site Parking Spaces SAP Center Customers are Allowed to Use During BART Construction**



**Figure 5-J**  
**Diridon Station Area Off-Street Parking Supply within a Half-Mile Radius**  
 VTA's BART Silicon Valley-Phase II Extension Project

Beyond this huge mistake in Figure 5-H, another factor that would reduce the number of available on-street parking spaces is restricted time limits that are posted for some of the spaces. For example, spaces along The Alameda are posted with a time limit that prohibits SAP Center customers and transit users from parking in these spaces. All of the above factors, occupancy of spaces, reserved spaces, spaces that are restricted to particular users, residential parking permit areas, posted time limits, etc. are critical for completion of valid parking impact studies. The failure of the Final SEIS/SEIR to account for these factors results in invalid and unusable conclusions. The consequence of this oversight is that off-street and on-street parking spaces truly "available" during weekday daytime hours, on weeknights, and on weekends are significantly less than cited in Master Response 2.

- b) Page 2-10 states that the amount of parking still available for SAP Center would exceed the parking obligations specified in the Arena Management Agreement. This statement is false; in actuality the loss of 755 spaces during construction will cause a default in the City's obligation to provide off-site parking for SAP Center. At present, the City is obligated to provide at least 3,175 parking spaces to be available for SAP Center customers within 1/3 mile of the south entrance for SAP Center. The Agreement defines available spaces as spaces that SAP Center customers are allowed to use and that are not occupied by other users at 6:30 p.m. on a typical weeknight. Surveys performed by SSE and the City have confirmed that 3,252 spaces presently are available, a surplus of only 77 spaces. The BART Diridon Station includes elimination of existing on-site Lot D, which has 228 spaces. The Agreement specifies that the City's obligation for off-site parking within 1/3 mile increases to 3,403 spaces to offset for that loss of on-site parking. Beyond Lot D, construction of the BART Diridon Station will eliminate 527 other off-street and on-street spaces (755 - 228). Of these spaces, 298 are spaces presently available for SAP Center customers, and 229 are occupied at 6:30 p.m. by existing transit users who park-and-ride. Since these transit users likely will seek other nearby parking, the future number of spaces available for SAP Center customers will decline by the total of 527 spaces. Thus, the number of spaces available for SAP Center customers during construction of the BART Diridon Station will decline to 2,725 (3,252 - 527), which is 678 spaces below the City's obligation to provide 3,403 spaces. This is a significant impact, which is not disclosed in the Final SEIS/SEIR.
- c) Page 2-11 presents an updated mitigation measure, entitled TRA-CONST-D, which states that "VTA will provide 450 temporary replacement off-street parking spaces during construction to mitigate for parking impacts caused by the BART Extension construction." This mitigation measure does not satisfactorily resolve the negative impacts caused by the loss of 755 parking spaces for multiple reasons. First, this measure will replace only 450 (60%) of the 755 spaces lost. Second, this measure falsely relies upon parking sites identified through the San Jose Diridon Station Area Parking Study for fulfilling these 450 spaces. That study was not intended solely to provide spaces to replace spaces lost during the BART construction. Rather, the purpose of that study was to identify potential solutions to a likely parking shortage caused by multiple public and private construction projects within the Diridon Station Area expected to occur between 2017 and 2025. Third, this mitigation measure includes no commitment by the VTA to pay for the cost of property acquisition or construction of these temporary replacement spaces, so the proposed mitigation is illusory.
- d) Another serious flaw with the mitigation measure TRA-CONST-D referenced in above point c) is that no consideration is given to the parking demand created by construction workers or provisions to accommodate that demand. This is a serious deficiency in the Final SEIS/SEIR, because the total parking impact during construction consists of the sum of parking spaces lost plus the increased parking demand caused by construction workers.

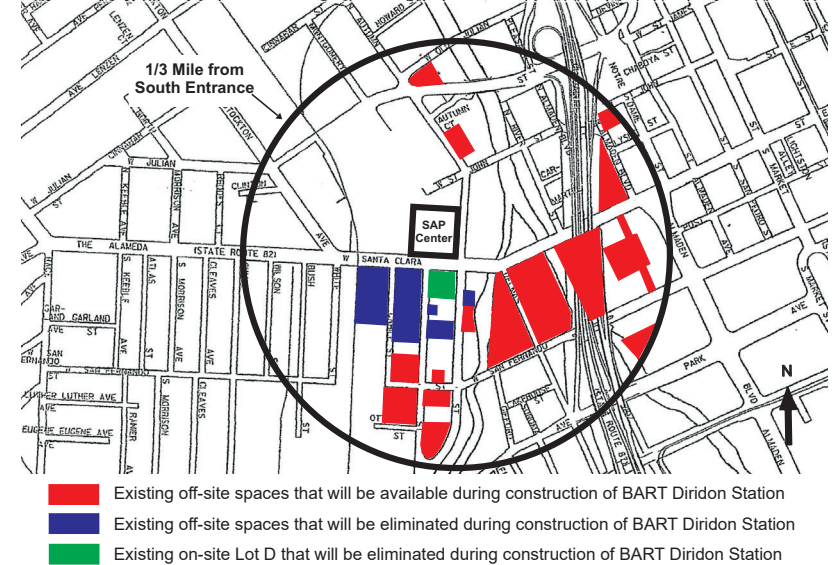


## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

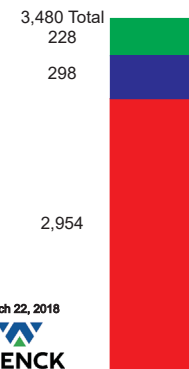
To overcome the above deficiencies in Master Response 2 and its inability to mitigate negative impacts caused by the loss of 755 parking spaces during the BART construction, an independent analysis has been completed regarding the impacts that would be caused by loss of parking for SAP Center during construction of the BART Diridon Station using generally accepted parking availability methodology. The results are shown in **Figure 2**. This figure shows three types of parking spaces within 1/3 mile of SAP Center that have been used for customer parking. The left bar chart shows that those parking facilities, together with a few on-street spaces, presently provide a total of 3,480 spaces available for SAP Center customers (3,252 off-site spaces plus 228 spaces in on-site Lot D). The right bar chart show that the available spaces will decline to 2,725 spaces (a loss of 755 spaces). This loss, which would be exacerbated if construction workers park in the 1/3 mile ring, will have severe negative consequences for SAP Center.

**Figure 2**  
**Parking Spaces Available for SAP Center Lost During**  
**Eight Year Construction Period for BART Diridon Station**

Note: In Agreement with City, available spaces are defined as spaces that SAP Center customers are allowed to use and that are not occupied by other parkers at 6:30 p.m. on a typical weeknight

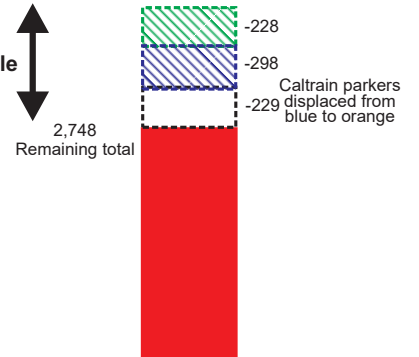


Parking Spaces Presently  
Available for SAP Center Customers



Loss of 755  
parking spaces  
presently available  
for SAP Center  
customers

Parking Spaces Available for  
SAP Center Customers During  
Construction of BART Diridon Station



## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

**C. FINAL SEIS/SEIR FAILS TO ADEQUATELY IDENTIFY AND MITIGATE PARKING IMPACTS UPON COMPLETION OF BART PROJECT**

The Final SEIS/SEIR addresses parking impacts upon completion of the BART Project in Master Response 3, Diridon Station Long-Term Parking, which is presented on pages 2-13 through 2-20. This Master Response raises several points in an attempt to dismiss comments made in the Wenck memo dated March 2, 2017, regarding the Draft SEIS/SEIR that negative parking impacts would occur upon completion of the BART Project. Several responses provided in Master Response 3 are seriously misleading, and others simply are wrong. For the reasons cited below, it has been concluded that no valid evidence is presented to support conclusions in the Final SEIS/SEIR that no adverse parking impacts will occur upon completion of the BART Project. Rather, multiple facts support the conclusion that SAP Center will suffer severe negative parking impacts upon completion of the BART Project, and that the Final SEIS/SEIR does not adequately disclose or discuss these adverse impacts.

Page 2-13 under Master Response 3 states that the BART Project will cause a permanent loss of 715 off-street parking spaces near the Diridon Station, and that none of these spaces will be replaced. Further, page 2-14 states that no parking will be provided for BART customers at the Diridon Station. Justification for no parking for BART customers and no replacement parking then is provided in the following two sections:

- Parking Demand at Diridon Station
- Impacts on Existing Parking

Severe deficiencies in these two sections are presented next, followed by an independent assessment of significant negative long-term parking impacts that completion of the BART Project will cause for SAP Center.

**C1. SEVERE DEFICIENCIES IN MASTER RESPONSE 3 REGARDING PARKING DEMAND AT DIRIDON STATION (pages 2-14 through 2-17)**

- In an attempt to justify no parking for BART customers at the Diridon Station, page 2-14 refers to Table 3-16 in the Final SEIS/SEIR and states that “access to the Diridon Station would be almost entirely (91 percent) by walk/bicycle, heavy and light rail transit, and bus. The remaining 9 percent would be by auto kiss-and-ride, which does not require parking.” This statement is extremely misleading, because the cited arrival mode outcomes were forced by VTA’s policy decision not to provide any parking for BART customers. With that input, VTA’s travel demand model automatically would show no park-and-ride arrivals. In addition, the quoted statement is not supported by any transit study or evidence in the record and is in direct contrast to previously conducted transit studies. Indeed, there is no study of any kind or any evidence in the record to support this complete about-face regarding the likelihood of BART commuters driving to the Diridon Station to park-and-ride.
- The following statement is provided on the top of page 2-15: “The 2010 FEIS, Table 3-15, Mode of Access by SVRTP Alternative Station, assumed 44 percent of the Diridon Station BART riders would access the station by auto park-and-ride.” The word, assumed, in the preceding sentence is not correct and presents a misleading representation regarding the basis for the 44 percent park-and-ride projection. The actual sentence that introduces Table 3-15 in the 2010 FEIS is: “Table 3-15 presents projected mode of access at stations on the average weekday.” As indicated, that table was produced through an application of the VTA’s travel demand model that allowed for BART parking at the Diridon Station, not the forced outcome in the Final SEIS/SEIR caused by VTA’s policy decision not to provide BART parking at this station. There is no physical change in the Diridon Station area since

2010 identified in the Final SEIS/SEIR or Master Response 3 that invalidates the travel demand model applied for the 2010 FEIS.

- In addition to being inconsistent with the 44% park-and-ride projection in the 2010 FEIS, statements in the Final SEIS/SEIR that no BART parking will be needed at the Diridon Station conflict with a VTA memo dated January 30, 2014 (**Attachment B**), which shows that 42% of the Caltrain boardings in 2013 were park-and-ride, that 845 park-and-ride spaces would be needed by 2020, and that 912 park-and-ride spaces would be needed by 2040. The data and analyses in this memo are far more probative and consistent with standard engineering practices in evaluating commuter behavior than the unsupported assertions in the Final SEIS/SEIR or Master Response 3.
- Page 2-15 includes several statements and a table, which assert that the Diridon Station will not have parking, because it is an urban station, per BART’s Station Access Typology Definitions. The table is the same as Table 3-B, which is presented on pages 3-84 and 3-83 in the Final SEIS/SEIR. The VTA made several mistakes and mischaracterizations in these tables, as shown in **Table 1**. The first two columns of this table are the same as the table in the Final SEIS/SEIR. The third column presents our professional opinion regarding how the Diridon Station relates to the characteristics in column one. Two end results are: a) that Table 3-B presents misleading and incorrect information for multiple criteria and b) that the Diridon Station clearly fails to meet the overall requirements for an urban station. Instead of being classified as an urban station, **Table 2** clearly shows that the Diridon Station should be classified as a balanced intermodal station per BART’s station typology definitions (**Attachment C**). By definition, this category of station provides BART parking.
- Page 2-16 begins with text and a table, which assert that ridership at the Alum Rock and Santa Clara stations would decline if 500 parking spaces were provided at the Diridon Station. This outcome defies common sense, because the Diridon Station will serve different users than the other two stations. Further, this explanation is insufficient to justify the VTA’s policy decision not to provide any parking at the Diridon Station, without performing an objective and professionally sound parking impact analysis.
- Page 2-17 refers to Table 3-18 in the Final SEIS/SEIR and asserts that the Diridon Station will not need parking, because it will function more as a destination station. This is the only “evidence” the Final SEIS/SEIR presents in the record to support its assertion. However, the VTA’s conclusion that the Diridon Station will function more as a destination station is not supported by the information presented in Table 3-18. This table simply presents comparative travel times for selected origin-destination pairs. Though several pairs represent trips to downtown San Jose, the table does not present any pairs with downtown San Jose as the origin and the destination being Milpitas, Union City, Fremont, Pleasanton, etc. This selective data does not present an accurate picture of travel patterns for persons using the BART Diridon Station.

# Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

**TABLE 1**  
**CHARACTERISTICS OF AN URBAN STATION AND DIRIDON STATION CHARACTERISTICS**

Characteristics of an Urban Station as presented in Table 3-B in Final SEIS/SEIR	Diridon Station Characteristics as presented in Table 3-B in Final SEIS/SEIR	Comments regarding Diridon Station Characteristics
Combined walk, bike, and transit access of greater than 75%	Non-auto access is 91% and greater than 75% threshold needed to be considered an "Urban" station (per Table 3-16)	The 91% value presented in Table 3-B is not based on any analysis, but rather was forced by VTA's policy decision not to provide any parking at the Diridon Station. Without any parking provided, no park-and-ride mode share could occur. A VTA memo dated January 30, 2014, states that the following mode shares were experienced in 2013: 4% walk, 42% park-and-ride, 8% kiss-and-ride, and 46% transit. The 50% total for walk and transit is far below the 75% threshold to qualify for an urban station. Table 3-15 in the 2010 FEIS projected the following mode shares: 10% walk/bike, 12% bus, 10% LRT, 15% commuter rail, 44% park-and-ride, and 9% kiss-and ride. The 47% total for walk/bike, bus, LRT, and commuter rail is far below the 75% threshold value.
Drive alone rates of 5% or less	Drive alone percentage is 1% and meets the 5% or less threshold needed to be considered an "urban" station (per Table 3-16)	The statement provided in Table 3-B is not correct due to the VTA's policy decision and data presented above.
No BART-managed parking	No BART-managed parking is provided	The cited characteristic is not valid, because it simply restates the VTA's policy decision, without any parking demand analysis, not to provide any parking at the Diridon Station.
Almost all auto access is from drop-off activity	Only auto access is 9% kiss-and-ride (per Table 3-16 in the SEIS/SEIR)	The statement in Table 3-B is not valid for the reasons stated above.
Highway access is not convenient	SR-87 and I-280 are nearby, but they are heavily congested during the AM and PM peak commute periods	The statement in Table 3-B is correct regarding the close proximity of SR-87 and I-280, but is incorrect in stating that those two highways are "heavily congested." The Metropolitan Transportation Commission published a list of the 50 most congested regional highway locations in 2016. SR-87 near the Diridon area is not listed as congested for either the AM or PM peak periods. I-280 is listed as congested in the southbound direction during the PM peak period, but is not listed as congested in either direction during the AM peak period. Based on these facts and the nearby availability of multiple access points on SR-87 and I-280, highway access for the Diridon Station is convenient.
Station can be found in a downtown or neighborhood business district	Station is located in Downtown San Jose	The statement in Table 3-B is only superficially correct. Though officially classified as within the downtown area, the Diridon area is separated from the downtown core by SR-87 and is near extensive Caltrain and SAP Center parking.
Station may be underground or otherwise has a limited spatial footprint	Station is underground	The statement in Table 3-B is correct.
Station is well-served by many types of transit service that stop on adjacent streets	Existing transit service includes commuter rail, intercity passenger rail, light rail, express bus, and local/limited bus transit operators. These include Caltrain, ACE, and Amtrak heavy rail service. This station also has access to VTA's light rail system. Bus service includes California Shuttle Bus, Amtrak Bus, Monterey-Salinas Transit, Santa Cruz Metro, SMART, and VTA's Alum Rock Bus Rapid Transit service and many local VTA bus lines	The statement in Table 3-B is partially correct. It omits the fact that this station presently serves many park-and-ride users for Caltrain.

9

**TABLE 2**  
**CHARACTERISTICS OF A BALANCED INTERMODAL STATION AND DIRIDON STATION CHARACTERISTICS**

Characteristics of a Balanced Intermodal Station per BART's Typology Definitions	Characteristics of Diridon Station
Well-served by transit, though there is also parking provided by BART and in some cases other/private operators	Well served by multiple transit modes. In addition to potential parking provided by BART, shared use parking likely will be available in several other nearby parking facilities.
Station typically found on an urban or suburban grid network	Located on the edge of downtown San Jose, with an established grid of local roadways and regional highways.
Walking and drive alone/carpool rates of approximately 25%-40%	In 2013, the following mode shares were experienced: 4% walk, 42% park-and-ride, and 8% kiss-and-ride. Table 3-15 in the 2010 FEIS projected the following mode shares: 10% walk/bike, 44% park-and-ride, and 9% kiss-and ride.
Medium -to-large transit terminal is provided onsite, serving primarily corridor and local transit	The Diridon Station is planned to be a large transit terminal, serving multiple regional corridors and local routes.

10

## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

Traffic volume data collected by the California Department of Transportation (Caltrans) shows that the total traffic volume along I-680 and I-880 north of San Jose during both the a.m. and p.m. peak periods is practically the same in the northbound and southbound directions. Thus, contrary to assertions presented on page 2-17, current traffic volumes on I-680 and I-880 north of San Jose confirm that the Diridon Station will serve as an origin for persons traveling to the north, as well as a destination for trips from the north. Not applying available reliable information, such as Caltrans materials, and instead presenting selective assumptions regarding travel patterns for users of the BART Diridon Station lacks scientific integrity.

- g) The FTA requires that: "Environmental documentation for transit projects should identify anticipated parking impacts and provide ways to avoid, minimize, and mitigate any adverse effects on nearby residential or business communities."<sup>2</sup> The Final SEIS/SEIR ignores the fact that the Diridon Station area has more convenient access than either the Santa Clara or Alum Rock Stations and has multiple parking facilities for Caltrain users, local businesses and SAP Center that will remain upon completion of the BART project. BART commuters will be drawn to these available parking spaces and will prevent parking by existing users. Unlike suburban stations, where shopping centers have been forced to chain off their parking lots to keep out the early morning BART commuters, Caltrain, local office buildings, and hotels will be unable to take this "chaining off" step, because many of their users require early morning access. Thus, motorists driving to the BART Diridon Station will cause adverse impacts throughout the Diridon Station area. This adverse impact has not been disclosed or mitigated in accordance with FTA guidance.

### C2. SEVERE DEFICIENCIES IN MASTER RESPONSE 3 REGARDING IMPACTS ON EXISTING PARKING (pages 2-17 through 2-19)

- a) Master response 3 states on page 2-17 that approximately 715 existing off-street parking spaces near the Diridon Station will be permanently eliminated by the BART project. These spaces presently are used by Caltrain and other transit users during weekday daytime hours and by SAP Center customers on weekday evenings and weekends. This page next refers to Section 3.5.2.12 in the Final SEIS/SEIR, "Impact BART Extension TRA-8: Parking," to explain why this permanent loss of 715 spaces would not cause adverse impacts. This material, which is presented on pages 3-86 and 3-87 in the Final SEIS/SEIR, has serious flaws, which cause the conclusion of no adverse impacts to be invalid:

- 1) Page 3-87 refers to a survey conducted by the VTA, which shows that there are about 14,450 publicly available spaces within 0.5 mile of the Diridon Station. This survey is misleading and fails to account for multiple factors described in section B.a) of this report that are necessary for a valid parking impact study. The actual publicly available spaces are far less than cited on page 3-87, and, thus, the conclusion presented in the Final SEIS/SEIR of no adverse parking impacts is invalid.

<sup>2</sup> <https://www.transit.dot.gov/regulations-and-guidance/environmental-programs/transportation-impacts-0>

- 2) Page 3-87 refers to the Diridon Transportation Facilities Master Plan, completed in December 2017 and the San Jose Diridon Integrated Station Concept Plan, for which work will begin soon, as sources to establish parking solutions. Such vague references to other studies do not meet the requirements for mitigation measures established by the Federal Transit Administration in the following document: "Documentation of Mitigation Commitments," Office of Planning and Environment, August 2016 (**Attachment D**). Item 4.2 in this document includes the following statement, which the Final SEIS/SEIR fails to meet: "the environmental document clearly identifies the impact(s) to be mitigated and carefully specifies any relied-upon mitigation 'in terms of measureable performance standards or expected results, so as to establish clear performance expectations.'"

- 3) Referring to the San Jose Diridon Integrated Station Concept Plan, page 3-87 includes the following statements: "As part of the Diridon Station planning efforts, VTA and its partners are planning for the long-term multi-modal access needs, including parking, for all of the transit modes. Specific plans regarding the number of spaces or locations of parking will be determined during the preparation of the Integrated Station Concept Plan in 2018." These statements are very misleading and premature, because the scope of work and products produced through the Diridon Integrated Station Concept Planning Project have not yet been prepared or approved by the VTA. This current lack of certainty regarding outcomes from this study was confirmed at a meeting on March 8, 2018, by Bill Ekern, Diridon Project Manager for the City of San Jose.

- b) The bottom of page 2-17 asserts that instead of using some of the 715 spaces eliminated, SAP Center customers could park at the Alum Rock or Santa Clara Station and then ride BART to the Diridon Station. This notion that a customer who wants to drive to SAP Center would drive to one of the other two stations and then ride BART is ludicrous, due to the extensive inconvenience caused, particularly since driving access is worse to those locations than the convenient driving to the Diridon Station area. Our belief, based on 27 years of experience in addressing traffic and parking issues for SAP Center, is that if customers are unable to find parking at SAP Center, many of them would stop coming to events at SAP Center. Unlike commuters who, when faced with transportation adversity, will continue to persevere to travel to their place of employment, customer trips to event centers are discretionary. Many such customers will not tolerate poor access and, if they encounter such problems, they will take their business to other venues. Accordingly, the loss of 715 parking spaces will be a severe negative impact on SAP Center.
- c) The first paragraph on page 2-18 asserts that customer parking for SAP Center would not be negatively impacted due to the loss of 715 parking spaces, because a significant portion of SAP Center customers would use BART, instead of driving to SAP Center. A statement is made that approximately 20 percent of patrons attending events at the Oakland Coliseum use BART. Based on that experience, statements then are made regarding the reduced parking demand at SAP Center if 20 percent of their customers use BART, or with a "much more conservative estimate that only 10 percent" would use BART. Those projections for SAP Center are grossly overstated, largely because the relationship between BART and the Oakland Coliseum is very different from the relationship between



## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

BART and SAP Center. The Oakland Coliseum is located in the core of the BART system, with excellent service in multiple directions. By comparison, SAP Center will be served by a second from the end of the line station, basically with service only to and from the northeast. Further, analysis of Sharks season ticket holders has revealed that only 31 percent come from the area served by the BART route to the northeast. Another relevant point is that only about five percent of the current SAP Center customers use Caltrain service. Thus, an optimistic projection of the reduction in SAP Center parking demand due to BART can be made as follows:

- 1) Total number of SAP Center customers coming from the northeast along the BART corridor –  $17,500 \times 0.31 = 5,425$
- 2) Accounting for customers coming from near the Santa Clara BART station, the total number of customers who could consider BART would be 6,000
- 3) With 10 percent of those customers using BART, the number of SAP customers using BART would be 600
- 4) With an average 2.5 persons per car, the 600 persons arriving by BART would reduce SAP Center parking demand by 240 spaces.

This 240 space reduction in parking demand is far less than the 715 spaces removed. Thus, even if 600 SAP Center customers use BART, the 715 spaces permanently removed still would result in a net loss of 475 spaces that SAP Center customers presently use. That would be a serious negative impact for SAP Center.

- d) The remainder of pages 2-18 and 2-19 address transit services at other stadia and arenas and unit cost statistics for trips to SAP Center by BART, as compared to by automobile. To a large extent, statements made on these pages are irrelevant to potential impacts on SAP Center due to the permanent loss of 715 spaces. Beyond that, one statistic presented is simply wrong. Under a reference to US Bank Stadium in Minneapolis, the statement is made that of the 70,000 person capacity: "The environmental documentation estimated that 31,010 attendees would arrive with Lightrail and Commuter Rail by 2030." In fact, for a typical Minnesota Vikings football game with 70,000 attendees, about 10,400 persons use the two light rail routes that stop at the stadium<sup>3</sup> (any commuter rail passengers are included in the 10,400 value). Thus, the value of 31,010 attendees presented on page 2-19 is overstated by three times.

### D. PROBABLE NEGATIVE PARKING IMPACTS ON SAP CENTER FOLLOWING COMPLETION OF BART PROJECT

The analyses presented on preceding pages confirm that the Final SEIS/SEIR does not provide a valid assessment of parking impacts on SAP Center due to either parking demand by BART users of the Diridon Station or by impacts caused by the permanent loss of 715 existing parking spaces near the Diridon Station. To rectify that severe inadequacy of the Final SEIS/SEIR, an independent assessment has been completed to estimate impacts that actually would occur to SAP Center. Though this independent assessment uses standard industry data and methodologies, it is not designed to replace the requirement for a complete and professionally sound parking impact study.

First, it is important to estimate the impacts caused by BART parking demand. The 2010 BART FEIS projected that BART parking demand at the Diridon Station would be 1,610 vehicles in the opening year and 2,585 vehicles in 2030. With assumed aggressive reductions in park-and-ride mode share, the 2014 Diridon Station Area Plan indicated that BART parking demand in 2030 would be 260 to 520 vehicles. Considering these two professionally appropriate sources, a conservatively low projection is that BART parking demand at the Diridon Station would be 1,000 vehicles at year of opening.

Parking impacts on SAP Center are best measured in terms of changes in the number of parking spaces available for SAP Center customers. From the beginning, SAP Center has been well served by four priority levels for available customer parking: 1) on-site surface spaces, 2) highly convenient off-site surface spaces within 1,200 feet of the south entrance, 3) off-site spaces between 1,200 feet and 1/3 mile, and 4) off-site spaces between 1/3 and 1/2 mile. In all above instances, available parking means spaces that SAP Center customers are allowed to use spaces that are not occupied by other parkers at 6:30 p.m. on a typical weeknight. At present, the numbers of spaces available for SAP Center customers are 1,650 on-site, 1,552 off-site within 1,200 feet, 1,700 spaces between 1,200 feet and 1/3 mile, and 5,260 between 1/3 and 1/2 mile. Summing the second and third preceding values, a total of 3,252 off-site parking spaces presently are available within 1/3 mile.

<sup>3</sup> Telephone conversation with Metro Transit on March 12, 2018



## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

The top portion of **Figure 3** shows three types of parking that presently are available for SAP Center customers within 1/3 mile of the south entrance: existing off-site spaces that will continue to be available after completion of the BART Project, existing off-site spaces that will be permanently removed by the BART Project, and on-site Lot D that will be permanently removed by the BART Project. The left bar chart shows that a total of 3,480 spaces presently are available through the combination of off-site spaces and on-site Lot D. The right bar chart shows that 1,115 of these 3,480 available spaces will be lost due to the BART Project. The four components contributing to this loss are shown on the bar chart and are described as follows:

- Loss of 228 available spaces from on-site Lot D.
- Loss of 275 spaces presently available for SAP Center customers in the blue off-site lots that will be permanently removed. This loss is slightly less than the 298 spaces presently available, because on-street spaces in the blue area will be restored upon completion of the BART Project.
- Loss of 212 available spaces due to Caltrain parkers who will be displaced from the blue area to parking facilities in the orange area. These are Caltrain parkers who still are parked at 6:30 p.m. on a typical weeknight.
- Loss of 400 available spaces due to BART customers who will park in facilities in the orange area. Based on occupancy surveys of parking by Caltrain customers, this value of 400 is the estimated portion of the 1,000 BART parkers who still will be parked at 6:30 p.m.

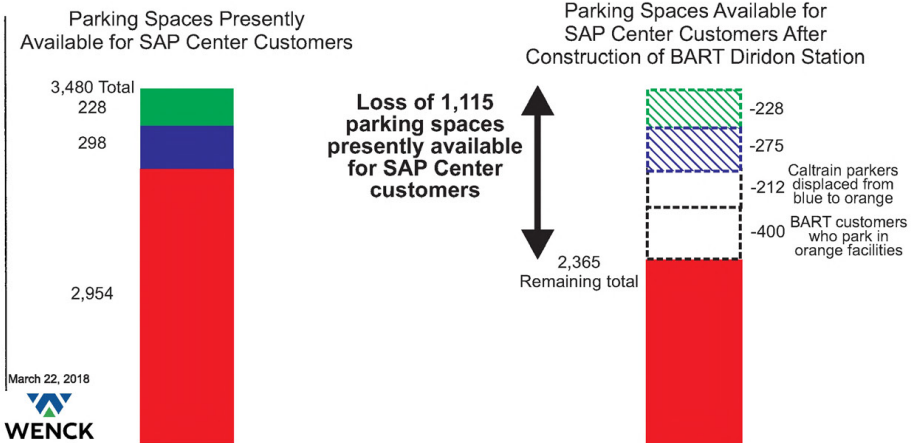
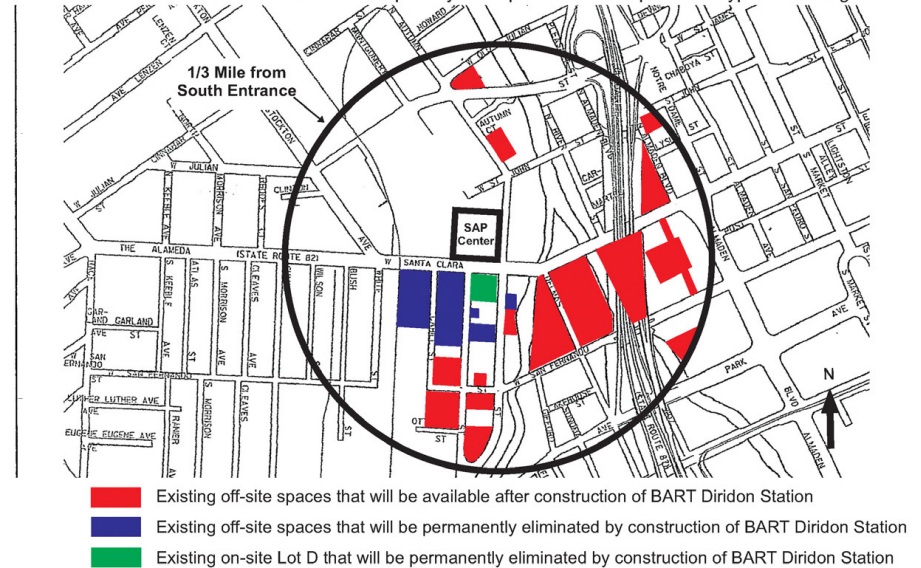
This loss of 1,115 parking spaces presently available for SAP Center customers (over 30 percent of existing available spaces) would have devastating effects.

In addition to the above negative impacts on SAP Center, the right bar chart in Figure 3 shows that orange parking areas would be subject to "spillover" of over 600 Caltrain and BART customers. This is the combined parking demand of Caltrain and BART at 6:30 p.m. The peak combined demand during weekday daytime hours would be much higher. This "spillover" parking would cause substantial parking pressure on these facilities and needs for them to take enforcement measures to preserve their parking for the intended users. No evidence is presented in the Final SEIS/SEIR regarding effects of the BART Project on these facilities or mitigation measures to avoid significant negative impacts.

15

**Figure 3**  
**Parking Spaces Available for SAP Center Lost**  
**Upon Completion of BART Project**

Note: In Agreement with City, available spaces are defined as spaces that SAP Center customers are allowed to use and that are not occupied by other parkers at 6:30 p.m. on a typical weeknight



16

# Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

Wenck Associates, Inc.  
1800 Pioneer Creek Center  
P.O. Box 249  
Maple Plain, MN 55359

Cell: 612-799-5918  
E-mail: jabenshoof@msn.com



**James A. Benshoof, Registered Traffic Engineer in State of California**  
*Special Consultant in Transportation*



## MEMORANDUM

**TO:** Stacy Cocke, Caltrain JPB  
**FROM:** George Naylor, Santa Clara VTA  
**DATE:** January 30, 2014  
**SUBJECT:** Caltrain Peninsula Corridor Electrification Project – System Ridership Analysis

*The system wide ridership forecasts prepared for the purposes of the Peninsula Corridor Electrification (PCEP) EIR does not imply that VTA endorses any subsequent findings made in the PCEP EIR, or in any other planning document, based on the ridership forecasts prepared by VTA staff.*

*Prototypical Caltrain schedules were assumed for the 2020 Project and the 2040 Project + Transbay Transit Center (TTC) scenarios. These schedules were assumed for the purposes of EIR analysis and do not represent a commitment of Caltrain service.*

### 1.0 Introduction

The Peninsula Corridor Joint Powers Board (JPB) is in the planning and environmental phase of analysis for the Caltrain Peninsula Corridor Electrification Project. As part of the analysis, detailed ridership forecasts are required in order to determine system and station-level impacts and to provide inputs for air quality impacts. Ridership forecasts to produce primarily system-level results were prepared using the VTA Model for a base year 2013 validation for existing conditions, and for year 2020 and 2040 forecast horizons. No Project, Project and Project plus the Transbay Transit Center (TTC) scenarios were modeled for the years 2020 and 2040. No Project conditions for the Caltrain Corridor for both 2020 and 2040 reflected operations the same as service levels provided in existing year 2013, with different service configurations for the 2020 Project and 2040 Project plus TTC scenarios.

This technical memorandum summarizes the methodology used to prepare the ridership to support the ridership forecasts, and describes the base year 2013 and forecast year 2020 and 2040 ridership results. A description is also provided of the inputs and assumptions used in the preparation of the base and forecast ridership. It should be noted that the ridership forecasts produced by the VTA Model presented in this memorandum will be subsequently refined using other methods that will allow more detailed station-level impacts to be analyzed, using a process known as the Fehr & Peers Direct Ridership Model

Page 1 of 48

### AREAS OF EXPERTISE:

Over 45 years experience in completing a wide variety of traffic engineering and transportation planning projects.

### EDUCATION:

University of Newcastle Upon Tyne, England, M.S.  
Traffic Engineering, 1969

Northwestern University, M.S.  
Transportation Engineering, 1968

University of Minnesota, B.S.  
Civil Engineering, 1966

### REGISTRATION:

Professional Traffic Engineer – CA  
(TR 2289)

### PROFESSIONAL MEMBERSHIPS:

Institute of Transportation Engineers

### PROFESSIONAL EXPERIENCE

2006 – Present  
Wenck Associates, Inc.  
Principal until May 2009; Consultant after May 2009

1982-2006  
Benshoof & Associates, Inc.  
President

1981-1982  
Strgar-Roscoe, Inc.  
Principal

1980-1981  
Westwood Planning & Engineering Company  
Vice President

1971-1980  
BRW, Inc.  
Project Manager and Associate

1969-1971  
Alan M. Voorhees and Associates, Inc.  
Traffic Engineer

### BACKGROUND AND CAPABILITIES

Mr. Benshoof has completed a wide variety of transportation projects and has performed multiple functions on those projects, including: project management, technical analyses, development of recommended transportation solutions, preparation of reports, and presentation of recommendations to stakeholders and approval bodies. He has addressed issues involving safety and capacity for vehicular travel, parking, pedestrian movements, and bicycle movements. Specific types of projects completed include development of traffic component for site plans, traffic impact studies, corridor studies, city-wide or sub-area transportation plans, parking studies, traffic control design and operations, traffic management plans, expert witness testimony, and special transportation studies.

Since 1990, Mr. Benshoof has served as traffic and parking consultant for the San Jose Sharks. During this period, he has addressed numerous issues that affect access and parking for the SAP Center at San Jose. During his career, Mr. Benshoof has managed transportation projects for the University of Minnesota, Minnesota and South Dakota Departments of Transportation, 20 communities in the State of Minnesota, several communities in the States of Iowa, South Dakota, and Wisconsin, and for numerous private organizations.

ATTACHMENT A TO REPORT  
Page 1 of 1

ATTACHMENT B TO REPORT  
Page 1 of 6



## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

The following corrections were implemented to improve the validation results:

- Drive-access connectors to stations were added to San Francisco Caltrain stations at King/4<sup>th</sup> and 22<sup>nd</sup> Street to reflect the informal park-and-ride that occurs at these stations based on the intercept surveys,
- Reviewing coded frequencies and alignments of public bus feeder services to improve transit access shares,
- Private shuttles were added to improve boardings at specific stations (based on information shown in Table 2), and
- Comprehensive review of drive-access connectors to all stations supplemented with field observations of park-and-ride demand to verify model estimates.

The final results of the modeled daily boarding estimates for each Caltrain station are provided in Table 4. Overall, the model estimates system wide ridership to within 1.4 % error and between -0.4 % to 10.9 % error at the County level, close to meeting the validation goals. At the individual station level, the results have a much wider range of variation, with stations exhibiting a low boarding volume more problematic in matching than the high volume stations. Express train stations, which exhibit the most passenger volume, are within -3.9 % error.

Table 5 summarizes the park-and-ride demand predicted by the models compared to the observed park-and-ride demand counted at each station. As previously mentioned, considerable time and attention was paid to the park-and-ride estimates generated by the models supplemented by field reviews of the parking behavior at particularly problematic stations. In addition to the actual counted spaces occupied at each station, counts were supplemented with data from the intercept surveys as well as a determination by JPB staff as to adjacent parking spaces available off site. When this parking demand was accounted for in the observed spaces, the model estimated improved significantly, however, system wide, the model overestimates park-and-ride demand by over 50 percent of observed. This systematic overestimation will be accounted for and improved in the DRM station level estimates used to define station level impacts in the environmental analysis.

Table 6 shows a comparison of the daily boardings by each operator in the corridor. Overall transit boardings estimated by the models are within 1 percent of the observed boardings, however, there is significant variation between the operators. Caltrain and BART system estimates are closest to observed values, with MUNI Metro and bus showing slightly better results compared to both VTA and SamTrans. As with the Caltrain system comparisons, the model is much more accurate for larger corridor comparisons and becomes less accurate at more detailed levels. Tables 7 and 8 provide the boardings summarized by mode of access. The mode of access is the means by which the rider accesses the station. The VTA Model is capable of estimating mode of access for walk, park-and-ride, kiss-and-ride and transit. Table 7 shows the boardings split out by the mode of access to each station. Table 8 shows a comparison of the mode of access percentages estimated by the models to the observed percentages developed from the station intercept surveys. As with the previous model metrics, the model is much more accurate at the system level with significant variation for individual stations. It should be noted that a significant limitation of the VTA Model is that the models are not able to estimate bike mode of

Table 7 Base Year 2013 Caltrain Boardings by Mode of Access by Station

STATION	Walk	PNR	KNR	Transit	All	Walk	PNR	KNR	Transit	All
	Ons	Ons	Ons	Ons	Ons	Share	Share	Share	Share	Share
SF	832	1,195	131	4,143	6,301	13%	19%	2%	66%	100%
22nd	256	1,639	314	396	2,605	10%	63%	12%	15%	100%
Bayshore	0	53	9	677	739	0%	7%	1%	92%	100%
SSF	561	271	61	51	944	59%	29%	6%	5%	100%
San Bruno	842	92	21	89	1,044	81%	9%	2%	9%	100%
Millbrae	399	1,137	221	716	2,473	16%	46%	9%	29%	100%
Broadway	8	0	0	-8	0	0%	0%	0%	0%	0%
Burlingame	889	319	61	66	1,335	67%	24%	5%	5%	100%
San Mateo	1,354	1,048	210	134	2,746	49%	38%	8%	5%	100%
Hayward Park	213	170	31	0	414	51%	41%	7%	0%	100%
Hillsdale	853	2,163	424	473	3,913	22%	55%	11%	12%	100%
Belmont	355	367	72	90	884	40%	42%	8%	10%	100%
San Carlos	295	774	144	718	1,931	15%	40%	7%	37%	100%
Redwood City	796	1,024	195	1,582	3,597	22%	28%	5%	44%	100%
Atherton	0	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%	0%
Menlo Park	303	606	112	1,732	2,753	11%	22%	4%	63%	100%
Palo Alto	727	806	136	267	1,936	38%	42%	7%	14%	100%
Cal Avenue	232	421	84	35	772	30%	55%	11%	5%	100%
San Antonio	495	240	46	56	837	59%	29%	5%	7%	100%
Mountain View	531	1,331	271	246	2,379	22%	56%	11%	10%	100%
Sunnyvale	414	1,475	295	329	2,513	16%	59%	12%	13%	100%
Lawrence	343	152	29	1	525	65%	29%	6%	0%	100%
Santa Clara	89	285	53	271	698	13%	41%	8%	39%	100%
College Park	3	0	0	0	3	100%	0%	0%	0%	100%
Diridon	167	1,643	311	1,771	3,892	4%	42%	8%	46%	100%
Tamien	115	833	158	47	1,153	10%	72%	14%	4%	100%
Capitol	59	96	18	1	174	34%	55%	10%	0%	100%
Blossom Hill	46	125	19	0	190	24%	66%	10%	0%	100%
Morgan Hill	24	122	20	6	172	14%	71%	12%	3%	100%
San Martin	7	67	12	4	90	8%	74%	13%	5%	100%
Gilroy	49	133	27	492	701	7%	19%	4%	70%	100%
<b>All</b>	<b>11,257</b>	<b>18,587</b>	<b>3,485</b>	<b>14,386</b>	<b>47,715</b>	<b>24%</b>	<b>39%</b>	<b>7%</b>	<b>30%</b>	<b>100%</b>
SF County Stations	1,088	2,887	454	5,216	9,645	11%	30%	5%	54%	100%
SM County Stations	6,868	7,971	1,552	5,643	22,034	31%	36%	7%	26%	100%
SCL County Station	3,301	7,729	1,479	3,527	16,036	21%	48%	9%	22%	100%
Express Train Stations	5,278	13,019	2,410	11,655	32,362	16%	40%	7%	36%	100%

# Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

**Table 8** Base Year 2013 Daily Station Boardings by Mode of Access Compared to Observed\*

STATION	Model Estimate				Observed from Intercept Survey					
	Walk Share	Auto Share	Transit Share	All Share	Walk Share	Auto Share	Transit Share	Bike Share	Other Share	All Share
SF	13%	21%	66%	100%	19%	17%	39%	24%	1%	100%
22 <sup>nd</sup>	10%	75%	15%	100%	23%	44%	15%	18%	1%	100%
Bayshore	0%	8%	92%	100%	20%	35%	33%	13%	0%	100%
SSF	59%	35%	5%	100%	37%	53%	0%	10%	0%	100%
San Bruno	81%	11%	9%	100%	28%	63%	0%	6%	3%	100%
Millbrae	16%	55%	29%	100%	12%	34%	47%	6%	0%	100%
Broadway	0%	0%	0%	0%	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Burlingame	67%	28%	5%	100%	61%	19%	1%	15%	3%	100%
San Mateo	49%	46%	5%	100%	43%	36%	6%	14%	1%	100%
Hayward Park	51%	49%	0%	100%	67%	17%	0%	17%	0%	100%
Hillsdale	22%	66%	12%	100%	20%	57%	6%	16%	0%	100%
Belmont	40%	50%	10%	100%	38%	48%	0%	14%	0%	100%
San Carlos	15%	48%	37%	100%	33%	55%	2%	10%	0%	100%
Redwood City	22%	34%	44%	100%	32%	43%	6%	19%	0%	100%
Atherton	0%	0%	0%	0%	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Menlo Park	11%	26%	63%	100%	35%	28%	15%	21%	1%	100%
Palo Alto	38%	49%	14%	100%	20%	35%	22%	23%	0%	100%
Cal Avenue	30%	65%	5%	100%	49%	22%	2%	27%	0%	100%
San Antonio	59%	34%	7%	100%	66%	15%	0%	19%	0%	100%
Mountain View	22%	67%	10%	100%	24%	56%	12%	9%	0%	100%
Sunnyvale	16%	70%	13%	100%	27%	53%	9%	11%	0%	100%
Lawrence	65%	34%	0%	100%	29%	62%	0%	9%	0%	100%
Santa Clara	13%	48%	39%	100%	18%	48%	22%	11%	0%	100%
College Park	100%	0%	0%	100%	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Diridon	4%	50%	46%	100%	8%	58%	24%	10%	0%	100%
Tamien	10%	86%	4%	100%	8%	86%	5%	0%	0%	100%
ALL	24%	46%	30%	100%	25%	50%	11%	14%	0%	100%

\*Compared to passenger intercept survey completed in June 2013.

## 5.0 Year 2020 and 2040 Forecast Results

With the completion of the base year 2013 model validation, the model inputs were updated to reflect year 2020 and year 2040 conditions and the model results were summarized, similar to the outputs generated for the base year 2013. As described in previous sections, the socioeconomic data, background networks and pricing inputs were updated to reflect year 2020 and 2040 conditions, and the No Project, Project and Project + TTC scenarios were coded and executed in the models. The results of the model forecasts for the No Project and Project alternatives, relative to the base year 2013 conditions, are presented in Tables 9 through Table 16. The typical outputs of daily station boardings, park-and-ride demand and mode of access shares are shown in Tables 9 through 15.

Table 16 summarizes the proportion of boardings made during the peak and off-peak periods, and is an estimate of unconstrained passenger demand. This information will be used to determine if there is adequate train capacity to meet the projected demand. Capacity constraints will be applied, if needed, in subsequent model post-processing as part of the impact analysis.

The VTA Model is also capable of producing estimates for auto vehicle demand in addition to transit demand. A critical input needed for the environmental analysis is an estimate of the vehicle-miles-traveled (VMT) segmented by operating speed. Vehicle-miles-traveled are basically the amount of vehicles traveling over the roadway networks. The VTA Model is capable of providing VMT stratified by time of day and by speed. For air quality analysis, the VMT is required to be separated out by 5 mph increments, referred to as a speed bin. The results of the VMT for the entire VTA Model region, by speed bin and by time of day are provided in Table 17.



## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

Table 10 Caltrain Daily Park-and-Ride Space Demand by Station by Scenario, 2013, 2020 and 2040

Station	Existing Caltrain Lot Capacity	A Observed PNR Spaces Occupied	B 2013 Modeled PNR Spaces	C 2020 No Project Modeled PNR Spaces	E 2020 Project Modeled PNR Spaces	G 2040 No Project Modeled PNR Spaces	I 2040 Project + TTC Modeled PNR Spaces
SF	0	0	543	836	776	1,231	1,075
22nd *	0	0	745	1,126	1,055	1,620	1,410
Bayshore	38	5	24	83	90	105	149
SSF	75	40	123	162	167	232	222
San Bruno	171	36	42	54	43	75	49
Millbrae	175	133	517	660	639	949	1,644
Broadway	137	0	0	0	4	0	3
Burlingame	58	21	145	173	170	211	224
San Mateo	40	9	476	554	470	702	761
Hayward Park	213	5	77	83	235	135	172
Hillsdale	518	445	983	1,189	1,057	1,567	1,610
Belmont	375	79	167	197	207	260	262
San Carlos	212	72	352	416	409	521	528
Redwood City	557	259	465	533	549	722	755
Atherton	0	0	0	0	286	0	42
Menlo Park	155	53	275	333	363	455	465
Palo Alto	389	383	366	385	330	510	498
Cal Avenue	185	65	191	233	211	307	282
San Antonio	199	65	109	131	140	191	217
Mountain View	340	325	605	760	741	1,078	1,027
Sunnyvale	439	491	670	867	913	917	985
Lawrence	122	93	69	94	114	85	118
Santa Clara	289	319	130	162	166	93	84
College Park	0	0	0	0	0	0	0
Diridon	581	593	747	880	845	880	912
Tamien	275	275	379	432	588	403	367

Page 18 of 48

## BART STATION ACCESS TYPOLOGY DEFINITIONS

- **Urban:** This station type is a high-ridership station with a combined walk, bike, and transit access share of greater than 75% with drive alone rates of 5% or less and no BART-managed parking. Almost all auto access is from drop-off activity; highway access is not convenient. The station can be often found in a downtown or neighborhood business district. The street system is typically an urban or historic grid. The station may be underground or otherwise has a limited spatial footprint. The station is well-served by many types of transit service that stop on adjacent streets.
- **Urban with Parking:** This station type has similar characteristics as “Urban” station type with the exception of parking and lower non-driving access rates. Stations included in this category have small parking lots with limited spaces which fill up in the early morning. Urban with Parking stations have combined walk, bike, and transit access shares of approximately 60% to 75% with transit contributing the lowest amount to this aggregate as these stations do not serve as major bus connections. The availability of some parking translates into drive alone rates of up to 25%. The station can be often found in a neighborhood business or residential district or a district both businesses and residential.
- **Balanced Intermodal:** A Balanced Intermodal station is well-served by transit, though there is also parking provided by BART and in some cases other/private operators. The station would typically be found on an urban or suburban grid network. Balanced Intermodal stations have both walking and drive alone/carpool rates of approximately 25%-40%. A medium-to-large transit terminal is provided onsite, serving primarily corridor and local transit. Parking spaces fill early because the parking lot is not very large.
- **Intermodal – Auto Reliant:** Although this station type is also well-served by transit, there is more provision for parking on a medium size station footprint. The station would be found in a suburban grid or suburban residential area. A medium-to-large transit terminal is provided on-site, serving regional and local transit; the station is probably designated a regional transit hub. Intermodal – Auto Reliant stations have combined drive alone/carpool and dropoff/taxi/other rates of 55% to 80%. Walk access is lower than average. Parking spaces do not necessarily fill early because there is a large amount of parking. Nonetheless, parking utilization rates are high.
- **Auto Dependent:** This station represents the highest level of investment in auto-based access. With a large station footprint, structured and/or surface parking, and adjacent highway access, the station’s ridership is considered low to moderate. The large footprint may also allow for a small to moderate-sized multimodal station. Auto Dependent Stations have combined drive alone/carpool and dropoff/taxi/other rates of approximately 67% or higher. For many stations with parking garages, transit and walk mode shares vary widely; it is important to note that a station which is considered Auto Dependent is predominantly an auto-only station with lower levels of transit, bicycle, and walk access.



## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

Title: Documentation of Mitigation Commitments
Date: August 2016
SOP No.: 12
Issued by the Office of Planning and Environment (TPE)

### 1. Purpose

This document provides guidance on capturing the mitigation commitments for impacts identified through the environmental review process.

### 2. Applicability/Scope

This guidance applies to the consideration, development, and documentation of commitments to mitigate adverse environmental and community impacts as assessed during the environmental review process. Per 40 CFR 1508.20, mitigation includes:

- Avoiding an impact by not taking a certain action or parts of an action;
- Minimizing an impact by limiting the degree or magnitude of the action and its implementation;
- Rectifying an impact by repairing, rehabilitating, or restoring the affected environment;
- Reducing or eliminating an impact over time, through preservation and maintenance operations during the life of the action; and,
- Compensating for an impact by replacing or providing substitute resources or environments.

FTA considers mitigation measures for all adversely affected resources and communities identified as part of the environmental review process for proposed projects. For resources that do not have a specific mitigation requirement, FTA may still recommend project sponsors mitigate adverse environmental effects to comply with the intent of the National Environmental Policy Act (NEPA), which may also streamline the environmental review process by alleviating public controversy and/or shorten the consultation process with other resource agencies.

This SOP is applicable to all levels of environmental review as FTA documents mitigation commitments in the categorical exclusion (CE) determination, finding of no significant impact (FONSI), combined final environmental impact statement/record of decision (FEIS/ROD), FEIS (23 CFR 771.133), or re-evaluation. Grants are made conditional on the performance of these commitments.

### 3. Responsibilities

FTA Regional staff is responsible for managing the environmental review process. FTA Regional staff is also responsible for tracking and monitoring mitigation commitments following completion of the environmental review process as part of the grant oversight process, while the actual responsibility for performing the mitigation usually lies with the applicant.

The Office of Chief Counsel (TCC) reviews mitigation that is a condition of the FTA grant, and that function is usually assigned to the Regional Counsel. Regional Counsel also provides advice on whether the mitigation is an eligible expense.

FTA Headquarters staff in the Office of Environmental Programs (TPE-30) and TCC may advise on mitigation commitments for a particular project when the Region requests assistance.

### 4. Standard Procedures

**4.1. Regulations/guidance.** Regional staff should review the proposed project to ensure compliance with all relevant environmental requirements identified in the environmental review process as well as adequacy and reasonableness of mitigation commitments. Most environmental laws require the consideration of mitigation of adverse environmental or community impacts. But the statutory and regulatory directives on the consideration of mitigation are not all the same, and FTA may suggest mitigation for impacts when there are no statutory or regulatory directives in place to meet the intent of NEPA and/or streamline the environmental review process.

The mitigation measures should be clearly identified in environmental documents as well as in the grant. In addition, Regional staff should ensure the proposed mitigation measures are allowable FTA expenses. For example, FTA is prohibited from awarding funding to pay for incremental costs of incorporating art or non-functional landscaping into facilities (49 U.S.C § 5323(h)(2)). In order for landscaping to be considered “functional,” it would need to be done to offset a particular environmental impact.

**4.2. Content and structure of mitigation measures.** Consistent with CEQ guidance on mitigation and monitoring, FTA Regional staff should ensure that the environmental document clearly identifies the impact(s) to be mitigated and carefully specifies any relied-upon mitigation “in terms of measurable performance standards or expected results, so as to establish clear performance expectations” (“Appropriate Use of Mitigation and Monitoring and Clarifying the Appropriate Use of Mitigated Findings of No Significant Impact,” 2011). FTA Regional staff should also recommend as a mitigation measure, particularly for complex projects, that a project sponsor identify specific individuals early in the design process as responsible for making sure mitigation measures are incorporated into the project. Lastly, FTA Regional staff should ensure that timing of the mitigation measures is addressed.

Regional staff should also ensure that mitigation commitments are not overly detailed. Instead, these may be written to allow the project sponsor some flexibility to develop a tailored solution to an overall goal. This is consistent with CEQ guidance allowing for adaptive management in mitigation, and is particularly important when the project sponsor does not have the ultimate responsibility or authority to approve or implement the mitigation measure (e.g., a project sponsor may identify and commit to funding traffic-related improvements around new stations, but often city or State departments of transportation have the ultimate authority on how traffic intersections are configured). Similarly, environmental documents should list the permits that will need to be obtained by the project sponsor and provide evidence that the project sponsor will be able to obtain a needed permit, but should avoid providing overly specific mitigation commitments to allow for some flexibility during final design. Prior to publishing environmental documents with mitigation measures, FTA Regional staff should recommend that the project sponsor have an individual with appropriate transportation construction experience review the mitigation measures so that the proposed measures are practical and enforceable during construction.

**4.3. Detail of mitigation measures in environmental documents.** FTA makes grants conditional on the performance of mitigation commitments outlined in the environmental document. The project sponsor is responsible for implementing the identified mitigation measures, because

## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

they are commitments made as part of the Federal project. Information below addresses the different levels of detail for mitigation measures in different levels of environmental documents.

**4.3.1. Draft Environmental Impact Statements (DEIS).** In a DEIS, it is appropriate to discuss a number of alternative strategies for mitigating an adverse impact. For example, a DEIS may consider quiet zones, noise walls, alignments variations, vehicle skirts, etc., to mitigate noise impacts. The effectiveness of each measure in reducing or eliminating the impacts, the cost, and any additional impacts (e.g., right-of-way acquisition) should be presented.

**4.3.2. Final Environmental Impact Statements (FEIS).** After taking into account mitigation-related comments by the public and other agencies on the DEIS, FTA should incorporate mitigation into the preferred alternative presented in the FEIS. The FEIS should present the mitigation measures as commitments as specified in 23 CFR 771.109(b) and in 23 U.S.C. § 139(c)(4). Occasionally, comments on the FEIS result in FTA's inclusion in the ROD of additional mitigation not fully described in the FEIS.<sup>1</sup> Please see below for information in the ROD and combined FEIS/ROD.

**4.3.3. Combined FEIS/ROD.** The FEIS must contain a detailed description of mitigation measures. RODs should include a summary of the mitigation measures incorporated into the project [23 CFR 771.127(a)], but should reference the FEIS for a more detailed description of the mitigation measures. The mitigation summary in the ROD is presented in the form of an attached summary table that is subsequently used by the FTA Regional oversight office and the project management oversight contractor (PMOC) to monitor compliance during final design and construction.

**4.3.4. Environmental Assessments (EA)/FONSI.** Mitigation measures are included in the EA: (1) to satisfy other environmental laws and requirements; (2) to avoid, minimize, rectify, reduce, or compensate for potentially significant adverse environmental impacts that would otherwise require full review in an EIS and/or, (3) to mitigate potentially non-significant impacts. FTA can use proposed mitigation measures of potentially significant adverse environmental impacts within the EA to issue a "mitigated FONSI." When FTA issues a FONSI based on the incorporation of mitigation into the project, CEQ recommends in its mitigation and monitoring guidance that FTA specify which mitigation measures reduce an environmental impact below a significant level (CEQ, 2011).<sup>2</sup> Additionally, the draft FONSI must be available for public review for 30 days before FTA makes any final determination on whether to prepare an EIS or proceed with the FONSI (40 CFR 1501.4(e)(2)). Mitigation measures outlined in the FONSI become binding and must be implemented by the project sponsor.

**4.3.5. Categorical Exclusion (CE).** CEs sometimes include mitigation measures, such as measures/conditions/best practices to avoid and/or minimize impacts that do not warrant

<sup>1</sup> This process is only available when a project releases two separate documents for the FEIS and ROD. Separate publication of FEIS and ROD documents is only allowed when the project meets the conditions outlined in 23 U.S.C. §139(n).

<sup>2</sup> If the project sponsor does not fulfill these specific mitigation commitments, there could be NEPA compliance implications, such as requiring a re-evaluation or a new environmental review.

consideration of alternative sites. Examples may include the following, which is not meant to be an exhaustive list:

- Stipulations in a Section 106 Agreement;
- The mitigation or enhancements needed to support a Section 4(f) *de minimis* impact determination;
- Designing a bus maintenance facility so the building itself stands between the noise-generating maintenance activities and nearby noise-sensitive receptors, and blocks the noise; or
- Construction practices that limit the generation of dust and stormwater runoff during the construction of a transit facility on a brownfield.

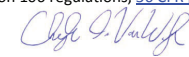
**4.4. Mitigation contingent upon further, post-NEPA analysis.** There may be situations where compliance with all applicable environmental requirements and consultations and the associated mitigation commitments cannot be completed in time for inclusion in the decision document. In these instances, "the final EIS or FONSI should document compliance with requirements of all applicable environmental laws, Executive orders, and other related requirements. If full compliance is not possible by the time the final EIS or FONSI is prepared, the final EIS or FONSI should reflect consultation with the appropriate agencies and provide reasonable assurance that the requirements will be met..." (23 CFR 771.133). The decision to publish a decision document in this state should be considered carefully on a case-by-case basis by Regional staff and in consultation with the Regional Counsel.

**4.5. Mitigation monitoring.** FTA Regional staff is responsible for mitigation monitoring after the environmental review process. FTA's monitoring of the implementation of the mitigation commitments during final design and construction is addressed in many FTA Circulars. Changes in mitigation during final design and construction may require a re-evaluation or supplemental environmental review. For example, if substantial changes to the mitigation measure or findings are made after a ROD, a revised ROD shall be subject to review, per 23 CFR 771.127.

#### 5. References

- Efficient environmental reviews for project decisionmaking, [23 U.S.C. § 139](#)
- [Appropriate Use of Mitigation and Monitoring and Clarifying the Appropriate Use of Mitigated Findings of No Significant Impact](#), (CEQ, 2011)
- CEQ regulations implementing NEPA, [40 CFR parts 1500-1508](#)
- FTA Environmental Impact and Related Procedures, [23 CFR part 771](#)
- Full Funding Grant Agreement Guidance, [FTA Circular 5200.1A](#)
- Grant Management Requirements, [FTA Circular 5010.1D](#)
- FTA Award Management Requirements (proposed), [FTA Circular 5010.1E](#)
- FTA's Project Management Oversight regulations, [49 CFR part 633](#)
- Section 4(f) regulations, [23 CFR 774](#)
- Section 106 regulations, [36 CFR part 800](#)

APPROVAL:



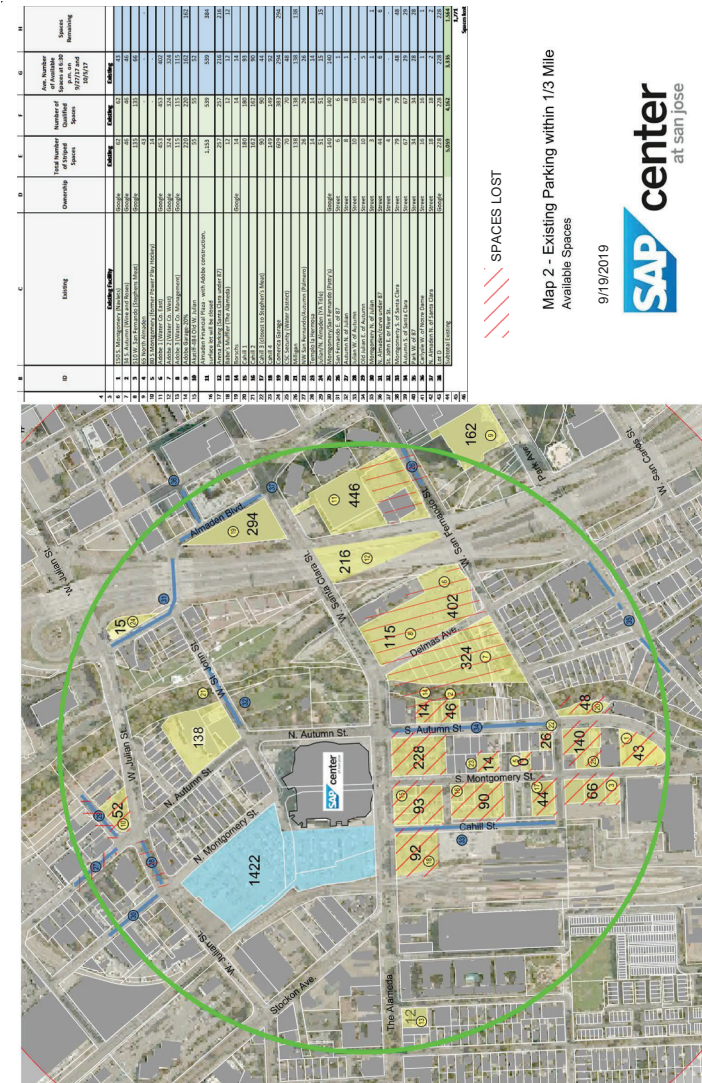
Christopher S. Van Wyk  
Director, Office of Environmental Programs

DATE:

8/11/2016

# Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

## EXHIBIT C Graphic Depicting Parking Spaces to be Lost Within 1/3 Mile



## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

### EXHIBIT D

Wenck Associates Memorandum  
dated May 21, 2020, with attachments

#### Technical Memo

#### DIRIDON STATION AREA STREET NETWORK



**To:** Jim Goddard, SAP Center at San Jose

**From:** Jim Benshoof, Registered Traffic Engineer in California (TR 2289)

**Date:** May 21, 2020

**Subject:** SAP Center Recommendations for Diridon Station Area Street Network

#### INTRODUCTION

This Technical Memo provides recommendations concerning certain transportation planning issues that are critical to the continuing success of SAP Center. These issues have arisen in connection with the City's current efforts to amend the Diridon Station Area Plan to accommodate Google's Downtown West project, the new integrated transit station, and other developments in the Diridon Station area. There are numerous transportation issues associated with the proposed developments, but this Memo focuses only on impacts related to potential changes to the street network, including changes shown on various plans posted by the City on its websites, and in particular the slide presentation dated April 3, 2020, entitled "Transportation" and presented by Ramses Madou (the **Transportation Slide Presentation**).

It is widely recognized that the construction of BART, High Speed Rail, Downtown West and other developments will cause severe traffic and parking problems for SAP Center, other downtown businesses and nearby neighborhoods for many years, if not decades. Even following completion of construction, SAP Center and others will be facing ongoing traffic and parking impacts caused by the intensification, such as an increase in traffic volumes on local roadways and an increase in parking demand (without a corresponding increase in parking supply).

Although the City has placed a strong emphasis on pedestrians, bicycles and mass transit to solve transportation issues in the downtown core, this effort seems disproportionate when considering that there has been no meaningful change in the drive-alone commute mode share since at least 2007. (Excerpts from the 2019 General Plan Annual Performance Review are attached as **Exhibit A**.) Studies have shown that automobile access will remain essential for the majority of SAP Center customers for the foreseeable future (including those arriving via ride share services), especially since most of SAP Center's customers live in areas not well-served by transit. Therefore, SAP Center must remain vigilant about reviewing development proposals in order to advise City planners of potential negative

Wenck | Colorado | Georgia | Minnesota | North Dakota | Wyoming

Toll Free 800-472-2232 Web wenck.com

## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

### SAP Center Recommendations for Diridon Station Area Street Network

May 21, 2020



impacts relating to accessibility, traffic capacity, parking, extraordinary traffic management measures, and so forth.

#### COORDINATION UNDER ARENA MANAGEMENT AGREEMENT

The Arena Management Agreement (AMA) requires close coordination between the City and SAP Center regarding transportation matters that may affect ingress to and egress from the Arena, with the objective of ensuring that appropriate mitigation measures are included to protect the Arena's operations from adverse impacts. Among other things, the City must coordinate "regarding any material changes to the design, configuration or operation of the major streets and intersections in the vicinity of the Arena to the extent that they may have a direct impact on the safe and efficient flow of vehicular, bicycle, and pedestrian traffic to and from the Arena." Prior to undertaking any work, the City must meet with Manager "to discuss Manager's input and suggestions." (AMA Section 21.)

This Memo is intended to be shared with the City as part of such coordination efforts, and includes specific recommendations to help ensure that any changes to the street network will not adversely impact SAP Center's operations.

#### STREET NETWORK ELEMENTS

When evaluating the street network in terms of efficient ingress and egress for SAP Center event customers, we believe that the following three elements are the most significant:

1. The location and arrangement of street segments between the Arena and freeway ramps in terms of their ability to provide direct, accessible routes for SAP Center customers;
2. The capacity of such street segments to handle the volume of traffic generated by Arena events when combined with peak hour traffic, based primarily on the number of traffic lanes included in each segment; and
3. The width of the traffic lanes in terms of the ability of traffic to flow freely and safely at a reasonable speed.

The Transportation Slide Presentation included information relevant to item 1 above, but not items 2 or 3. Both item 2, number of traffic lanes, and item 3, lane widths, are highly important regarding adequate functioning of the roadway system, and thus those items also are addressed in this Memo.

#### LANE WIDTHS

Historically, the standard traffic lane width has been 12 feet. Increasingly, in dense urban areas such as the Diridon Station Area, governmental agencies have used 11

2

### SAP Center Recommendations for Diridon Station Area Street Network

May 21, 2020



foot lanes for through traffic and a 10 foot width for turn lanes. For all roadways in the Diridon Station Area, we recommend that all through traffic lanes remain at least 11 or 12 feet wide, and that all turn lanes remain at least 10 to 12 feet wide. Anything less could result in serious safety problems, road congestion, and other traffic issues. If a roadway includes flex lanes, those lanes can be used for parking, drop-off, loading or travel lanes if they are at least 10 feet wide. If narrower than 10 feet, they should not be used for travel lanes.

#### REVIEW OF ROADWAY SECTIONS

The remaining sections of this Memo describe and review each of the following roadway segments in terms of ingress and egress for SAP Center event customers:

- a) Bird Avenue and Autumn Street between I-280 and Santa Clara Street
- b) Santa Clara Street between Stockton Avenue and Almaden Boulevard
- c) Julian Street between Stockton Avenue and Highway 87
- d) Delmas Avenue between Santa Clara Street and Highway 87
- e) Exit ramp from northbound Highway 87 to Santa Clara Street

The roadways listed in a) through d) are included in this Memorandum because, based on our experience over the years, these locations have shown to be especially important in effectively accommodating traffic ingress and egress for SAP Center events, a conclusion that is reinforced by traffic volume data. The sections discussing these four roadway segments also include the recommended number of traffic lanes necessary to adequately accommodate SAP Center traffic.

The freeway off-ramp listed in e) above is included in this Memo because it is being considered for closure by the City (which would be disastrous for SAP Center).

There are many other roadways, intersections and off-ramps that impact SAP Center, but the above are the ones that merit comment at this time based on the Transportation Slide Presentation.

Several sections in this Memo refer to traffic volumes for SAP Center motorists and total traffic volumes. The source for these volumes is Figure 8a, Background Traffic Volumes, San Jose Ballpark Supplemental EIR, produced by Hexagon Transportation Consultants, Inc. (This Figure is attached as **Exhibit B**.)

3



## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

SAP Center Recommendations for  
Diridon Station Area Street Network

May 21, 2020

**A. BIRD AVENUE AND S. AUTUMN STREET BETWEEN I-280 AND SANTA CLARA STREET**

For the purpose of this section, two presumptions, per the City's plans, are 1) that S. Autumn Street will be converted to a two-way roadway between its existing intersection with S. Montgomery Street and Santa Clara Street and 2) that S. Montgomery Street will be converted to a two-way local street, which will extend only between San Fernando and Santa Clara Streets.

During the 6 to 7 pm hour before an SAP Center event, this route from I-280 accommodates about 500 vehicles traveling northbound to the event. During this hour, the total northbound traffic at San Carlos Street typically exceeds 1,100 vehicles. During the exiting peak hour from an SAP Center event, the number of southbound SAP Center vehicles exceeds 500 because a larger portion of the total attendees exit during this peak hour.

In the Transportation Slide Presentation, the Bird Avenue/Autumn Street route is shown to be a City Connector route. According to the City's 2040 General Plan, "These streets typically have four or six traffic lanes and would accommodate moderate to high volumes of through traffic within and beyond the City."

The recommended number of lanes along this route is as follows (which is consistent with existing conditions from I-280 to the existing S. Montgomery/S. Autumn intersection, and also consistent with the City's designation as a City Connector route):

- Bird Avenue between I-280 and San Carlos Street – three through lanes in each direction, with left and right turn lanes and a raised center median
- Bird Avenue between San Carlos Street and Park Avenue – three through southbound lanes, two through northbound lanes, with left and right turn lanes and a raised center median.
- S. Autumn Street between Park Avenue and Santa Clara Street, two through lanes in each direction, with a left turn lane and a raised center median, except that a third southbound lane is needed on the approach to Park Avenue.

**B. SANTA CLARA STREET BETWEEN STOCKTON AVENUE AND ALMADEN BOULEVARD**

During the 6 to 7 pm hour before an SAP Center event, westbound Santa Clara Street west of Highway 87 accommodates about 850 vehicles traveling to the event. The total westbound volume at this time and location on Santa Clara Street is about 1,500 vehicles. In addition to this heavy use of westbound Santa Clara Street west of Highway 87, eastbound Santa Clara Street also accommodates a

4

SAP Center Recommendations for  
Diridon Station Area Street Network

May 21, 2020



significant volume of SAP Center vehicles during the arrival peak period, many of which are destined to parking in the Cahill Lots.

In the Transportation Slide Presentation, Santa Clara Street is shown to be a Grand Boulevard. According to the City's 2040 General Plan, "Grand Boulevards serve as major transportation corridors that connect City neighborhoods. In most cases these are primary routes for VTA light-rail, bus rapid transit (BRT), and standard/community buses, as well as other public transit vehicles....These streets accommodate moderate to high volumes of through traffic within and beyond the city."

SAP Center would not be negatively impacted by the City's designation of Santa Clara Street as a Grand Boulevard. To effectively accommodate both regular traffic and Arena traffic in the 6 to 7 pm hour before events, it is recommended that this street maintain the existing two general traffic lanes in each direction, with left turn lanes and a raised center median. If a dedicated transit lane is considered, it should be in addition to the existing general traffic lanes.

**C. JULIAN STREET BETWEEN STOCKTON AVENUE AND HIGHWAY 87**

During the 6 to 7 pm hour before an SAP Center event, westbound Julian Street west of Highway 87 accommodates about 400 vehicles traveling to the event. During this hour, the total westbound volume at this location on Julian Street is about 800 vehicles. Eastbound Julian Street between Stockton Avenue and the parking entrance at N. Montgomery Street also accommodates a significant volume of SAP Center vehicles during the arrival peak period. A high volume of SAP Center traffic in the reverse directions also occurs during the peak period at the end of an event.

The City's 2040 General Plan shows Julian Street to be a City Connector between N. Autumn Street and Highway 87 and a Local Connector between N. Autumn Street and Stockton Avenue. The Transportation Slide Presentation does not address the function of Julian Street east of N. Montgomery Street and designates this street as a City Connector between N. Montgomery Street and the railroad tracks. According to the City's 2040 General Plan, a Local Connector is similar to a City Connector, except that it would accommodate lower volumes and generally provide just two traffic lanes.

Though there are some differences between the functional designation for Julian Street in the 2040 General Plan, as compared to the designation shown in the Transportation Slide Presentation, the basic emphasis of both documents designating Julian Street as a City Connector is acceptable for SAP Center. The same designation (as a City Connector) is needed between N. Montgomery Street and Highway 87, given the SAP Center parking access at N. Montgomery Street and the plans to possibly extend Cahill Street north to N. Montgomery Street and then Julian Street. If the City prefers designation of Julian Street as a Local Connector west of N. Montgomery Street, that would also be acceptable for SAP Center.

5

## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

### SAP Center Recommendations for Diridon Station Area Street Network

May 21, 2020



To adequately accommodate SAP Center event traffic, it is recommended that Julian Street between N. Montgomery Street and Highway 87 provide two through lanes in each direction, with a left turn lane and raised center median. Between Stockton Avenue and N. Montgomery Street, Julian Street should provide one lane in each direction, with a westbound right turn lane provided at Stockton Avenue and eastbound left and right turn lanes provided at N. Montgomery Street. All the above lane recommendations are consistent with the City's functional designations and with existing conditions.

#### D. DELMAS AVENUE BETWEEN SANTA CLARA STREET AND HIGHWAY 87

Delmas Avenue has served two highly important traffic functions for SAP Center:

- Access to large parking lots on both sides of Delmas Avenue between Santa Clara and San Fernando Streets that have been heavily utilized by SAP Center customers.
- Egress route from SAP Center parking in the Delmas and Diridon areas to a southbound Highway 87 entrance ramp from Delmas Avenue just south of Auzerals Avenue. This high volume exit route is estimated to accommodate at least 750 vehicles in the exiting peak hour, which is the volume of SAP Center vehicles during the arrival peak hour that turn left onto Santa Clara Street from the northbound Highway 87 exit ramp to Santa Clara Street.

The City's 2040 General Plan shows Delmas Avenue as a City Connector between Santa Clara and San Fernando Streets and appears to show this street as a Local Connector between San Fernando Street and Auzerals Avenue. The Transportation Slide Presentation shows Delmas Avenue as a Local Connector between Santa Clara and San Fernando Streets and does not address the functional designation south of San Fernando Street.

SAP Center would not be negatively impacted if the City designates Delmas Avenue as a Local Connector over the full distance between Santa Clara Street and Auzerals Avenue, so long as sufficient traffic lanes are provided to accommodate SAP Center traffic. Specifically, it is recommended that Delmas Avenue incorporate the same number and type of traffic lanes as are presented in the prior Delmas TOD development plans approved by the City, including:

- Two northbound lanes on Delmas Avenue approaching Santa Clara Street
- Two southbound lanes on Delmas Avenue approaching San Fernando Street
- Restriping Delmas Avenue between San Fernando Street and Park Avenue to provide two southbound lanes

6

### SAP Center Recommendations for Diridon Station Area Street Network

May 21, 2020



#### E. EXIT RAMP FROM NORTHBOUND HIGHWAY 87 TO SANTA CLARA STREET

This exit ramp is one of several freeway interchanges that are critical in accommodating SAP Center motorists as they travel from the regional highway system to local streets that serve SAP Center. This particular exit ramp is addressed in this Memo, because the City is considering closing this ramp.

The Hexagon traffic information attached as [Exhibit B](#) to this Memo includes counts of SAP Center traffic during the 6 to 7 pm hour before an event at this exit ramp from northbound Highway 87 to Santa Clara Street, together with counts at the Highway 87 and Julian Street interchange and at the I-280/Bird Avenue interchange. These counts reveal that significantly more SAP Center event traffic uses the Highway 87 exit to Santa Clara Street than either of the other two interchanges:

- Total of 990 SAP Center motorists on the Santa Clara Street exit ramp – 760 turning left to the west on Santa Clara Street and 230 turning right to the east.
- Total of 515 SAP Center motorists on the two exit ramps to Bird Avenue from I-280
- Total of 390 SAP Center motorists on the two exit ramps from Highway 87 to Julian Street

A primary reason for the high counts on the Santa Clara Street exit ramp is that Santa Clara Street is centrally located relative to SAP Center parking both near the Arena and in the downtown area. Given the convenience of this access and its high usage for SAP Center customers, closure of this ramp would have two serious negative consequences:

- Require SAP Center customers to choose and navigate much less convenient routes to access their preferred parking locations.
- Likely cause serious congestion on the remaining entry routes, e.g. Bird Avenue from I-280 and Julian Street from Highway 87.

To avoid these serious negative impacts, it is imperative that the exit ramp from northbound Highway 87 to Santa Clara Street be retained, without change.

7

## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

## Exhibit A

## Excerpts from San Jose 2019 General Plan Annual Performance Review

## MAJOR STRATEGY #11 – DESIGN FOR A HEALTHFUL COMMUNITY

The General Plan supports the physical health of community members by promoting walking and bicycling as travel options, encouraging access to healthful foods, and supporting the provision of health care and safety services. Specifically, the Land Use and Transportation Chapter includes a set of balanced, long-range, multi-modal transportation goals and policies that provide for a transportation network that is safe, efficient, and sustainable. One such policy includes reducing the automobile commute mode share to no more than 40% by 2040, with goals to increase various other modes accordingly (see Figure 18).

Figure 18. Commute Mode Split Targets for 2040

COMMUTE TRIPS TO AND FROM SAN JOSE		
MODE	2017	2040 GOAL
Drive Alone	75.4%	No More than 40%
Carpool	11.9%	At least 10%
Transit	5.0%	At least 20%
Bicycle	0.8%	At least 15%
Walk	1.4%	At least 15%
Other means (including work at home)	5.5%	See Note 1

Source: U.S. Census Bureau, 2017 American Community Survey 1-Year Estimates

Note 1: Working at home is not included in the transportation model, so the 2040 Goal shows percentages for only those modes currently included in the model.

In order to measure the proportion of commute travel using modes other than the single-occupant vehicle, data was collected from the ACS for the most recent available data (2013 through 2017) for San José. As shown in Figure 18, there has not been a meaningful change in commute mode shares. Out of the five targets set for commute modes, only the Carpool Target has been met. It should also be noted that 11.7% of San José residents work outside of Santa Clara County.

Figure 19. San José Commute Modes, Workers 16+ Years, 2011-2017

Mode	Year					
	2007-11	2008-12	2009-13	2010-14	2011-15	2013-17
Drove alone	78.0%	77.8%	77.5%	77.7%	77.1%	76.3%
Carpooled	10.6%	10.8%	11.3%	11.1%	11.3%	11.7%
Public transit (excluding taxicab)	3.4%	3.5%	3.5%	3.7%	3.9%	4.1%
Walked	2.0%	1.8%	1.7%	1.6%	1.6%	1.7%
Bicycle	0.9%	0.9%	0.9%	0.9%	1.0%	0.9%
Other means	1.4%	1.3%	1.3%	1.2%	1.2%	0.8%
Worked at home	3.7%	4.0%	3.9%	3.9%	3.9%	4%
Work outside Santa Clara County	11.2%	11.2%	11.1%	11.1%	11.3%	11.7%

Source: United States Census Bureau, American Community Survey, 5-year Estimates, Table S0801

Reflective of development patterns and access to public transit, residents living in Downtown San José use a higher percentage of alternative transportation modes compared to citywide statistics, as shown by the table below.

Figure 20. Commute Modes for Downtown Block Groups, Workers 16+ Years, 2013 - 2016

Means of Transportation	2009-2013	2010-2014	2011-2015	2012-2016	2013-2017
Drove alone	61.7%	60.6%	63.3%	63.1%	63.7%
Carpooled	5.4%	5.7%	3.9%	5.1%	5.8%
Public transportation (excluding taxicab)	15.7%	13.4%	14.8%	15.8%	18.0%
Walked	7.5%	9.2%	7.3%	8%	6.7%
Bicycle	2.1%	2.7%	2.9%	1.9%	1.4%
Taxicab	0.5%	0.5%	0.7%	0.4%	0.3%
Worked at home	4.6%	4.8%	5.0%	4.3%	5.3%
Other means	2.2%	3.2%	2.0%	0.8%	0.3%

Source: American Community Survey, 5-Year Estimates, B08301



Other measures of determining whether San José is achieving a balanced transportation network include WalkScore, BikeScore, and TransitScore. These annual online assessments measure a geographical area's walkability,

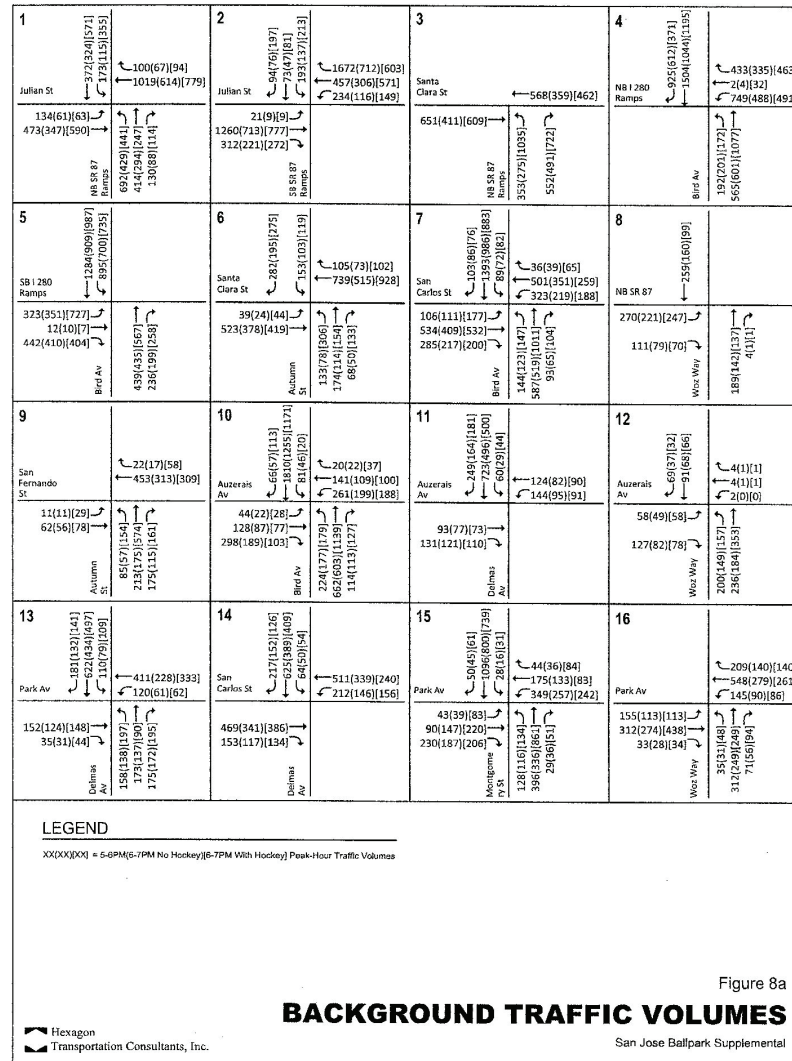
bikeability, and access to public transit. According to this year's analysis, San José has a WalkScore of 51 out of 100 (somewhat walkable), a BikeScore of 59 out of 100 (bikeable – some bike infrastructure), and a TransitScore of 41 out of 100 (some transit). The City's WalkScore, TransitScore, and Bike Score stayed the same from the previous year.

The Santa Clara Valley Transportation Authority's (VTA) Next Network project is a redesign of the transit network and is one component of VTA's Transit Ridership Improvement Program. The Transit Ridership Improvement Program is an effort to make public transit faster, more frequent and more useful for Santa Clara County travelers. The Next Network project concerns VTA's transit operations and seeks to 1) better connect VTA transit with the Milpitas and Berryessa BART stations; 2) increase overall system ridership; improve VTA's farebox recovery rate. VTA's implementation of the Next Network project will support the commute mode split targets of the General Plan. The Next Network aims to align with the commencement of BART operations in the South Bay.

**Bay Area Bike Share.** In 2013, Bay Area Bike Share was introduced as a pilot program for the region. In December 2015, City Council unanimously approved plans to expand San José's bike share program to 1,000 bicycles with 100 parking stations over the next two years. In 2017, Motivate, the bike share operator, reinvented their bike share system with FordGo Bike and replaced existing equipment with new stations and bicycles. In 2017, the City hosted 45 bike share stations. During 2018, the City planned to add 38 more stations to its system for a total of 83 stations. As of August 2019, the City has 72 stations. Complete build-out of the 83 stations is expected in the next 3-6 months. During summer 2018, in

# Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

Exhibit B



## EXHIBIT E Articles re Parking Problems at BART Stations



## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

2/13/2020

A: Main

**BART parking — looking for that sweet (\$\$\$) spot****BART**

Agency considers raising prices, aiming to free up spots in crowded lots

**‘THERE IS A TIPPING POINT’**

By Nico Savidge

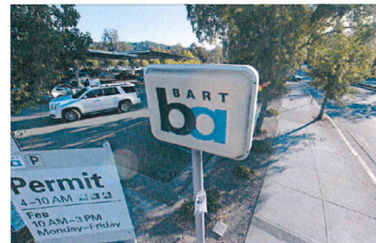
[nsavidge@bayareanewsgroup.com](mailto:nsavidge@bayareanewsgroup.com)

How much would you pay to park at your local BART station if you knew you could count on getting a spot?

Or, if you had the choice, how much would that spot have to cost before you'd give it up and walk, carpool or take a bus to the station instead?

Those are some of the questions that could determine how much patrons pay to park at BART in the future, as the transit agency that once surrounded its stations with vast lots of free spaces considers price hikes for a shrinking inventory of spots.

The \$3 fee BART charges for allday parking at many stations could double at some of the system's most popular lots and garages—or rise by even more—under ideas the agency's



A driver looks for an open space in the parking lot at the Lafayette BART station in 2018.

JOSE CARLOS FAJARDO — STAFF ARCHIVES

**BART parking — looking for that sweet (\$\$\$) spot****BART**

board will discuss at the annual retreat this week that serves as a preview of its priorities for the year.

Opponents, as well as many passengers who park and ride, resist the idea of paying more, warning it could lead more people to ditch BART and worsen the area's grinding rush-hour traffic.

“What other options are there?” said Albert Hahn, an accountant who drives to BART because bus service between the station and his home in Alamo is too slow.

Parking spaces are likely to become more scarce as BART swaps some stations' sprawling surface lots for new apartment buildings under a push to build 20,000 units of housing on the agency's property. BART officials stress that they consider each station's parking needs when deciding how many spaces to replace when a new development goes up, but many car-dependent commuters are wary.

2/13/2020

A: Main

“I would probably drive a little more,” said Lisa Winn, a meeting planner who lives in Danville and commutes to work by driving to the Walnut Creek BART station, then riding to work in Oakland. With free parking available at her job, Winn said, she might join the traffic on Highway 24 if BART's lots were too pricey.

“There is a tipping point,” she said.

But supporters argue that BART parking suffers from a rare problem in today's Bay Area: It's too cheap.

By capping weekday parking fees for all but one lot at \$3, there is little incentive for riders not to drive if they have another option — parking at BART is barely more expensive, for instance, than a bus fare. The exception is the West Oakland station, which is one stop away from San Francisco and has parking fees that run \$10.50 per day.

The result is packed lots that fill up well before rush hour at some stations and waitlists tens of thousands of people long for the coveted monthly parking permits that guarantee a space.

Across the entire system, 29% of BART's weekday riders drove or carpoled to their stop in 2015, according to the most recent data that is available. That share is higher in more car-dependent suburbs. More than half of those commuters drove or carpoled to the Dublin/Pleasanton and Orinda stations, where the lots typically fill well before 8 a.m.

“We clearly are not charging enough to have a big impact on demand,” said BART director Rebecca Saltzman, who said she wants to see a more “market-based” parking rate.

Charge more for spots, the thinking goes, and the people who have another way to get to BART would use it. That would in theory free up a space for some other rider who really needs it — say, a parent who lives far from the nearest station and has to drop off kids before catching the train and can't show up before 8 a.m. to secure a spot.

At today's board retreat, agency officials will lay out a couple of scenarios for raising parking rates, though the board won't vote on any of them.

One option includes raising the cap on daily parking fees from \$3 to \$6. There could be similar price increases for single-day and monthly permits and a range of prices based on demand at each station. Drivers might pay \$6 to park at the Dublin/Pleasanton station, for instance, but perhaps \$2 at North Concord/ Martinez, which never fills up. BART estimates such an increase could bring in \$10 million to \$15 million in new revenue.

Or the agency could eliminate the cap entirely, replacing it with a system that allowed for increases every six months with no final limit on how high the price could go. BART forecasts an additional \$12 million to \$17 million annually from that model.

Board members also will consider ideas to lower parking rates when demand is lower, such as on Fridays or during holiday weeks, when lots are less likely to fill. There is no indication the system will start charging for parking during evenings or on weekends, when BART's ridership is way down.

BART spokeswoman Alicia Trost stressed those ideas are not specific proposals but rather “examples to get the discussion going.” BART staff are now studying what impact higher parking costs could have on low-income riders, a first step toward potentially making those increases a reality.

And any price hike proposal is far from guaranteed — it would require approval from two-thirds of the BART board, which could be a high bar considering several directors come from suburbs where riders see few options but their cars for getting to stations.

“Every time you raise fares, every time you raise parking costs, it becomes less affordable,” said Director Debora Allen, who represents four central Contra Costa County stations. Allen added that she would oppose raising parking rates any more than overall cost-of-living increases.

# Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

2/13/2020

A: Main

"We could be charging more and opening up some spaces for people who don't have another choice," Saltzman said.

Another Walnut Creek rider, Linda Fisher, didn't like the idea of pricier parking, noting that it comes as BART is also raising fares. But she may be an unwitting poster child for the concept.

Fisher lives less than a mile from the station, saying she drives because it saves her time. She wouldn't dream of driving to her banking-industry job in downtown San Francisco, with its traffic and astronomical parking costs.

"Even if they increased it \$1 a day, that would be too much" to justify parking at the station, Fisher said. So she'd likely walk to BART or work from home more — freeing up a space in the lot.

Still others at the station said they would keep driving to BART, even if it meant paying more.

"Let's talk about how we're going to bring riders back — we are not going to do that by raising parking fees and reducing parking," she said.

The North Berkeley BART station parking lot is full on Tuesday.

ARIC CRABB — STAFF PHOTOGRAPHER

Key \$7 million allocated for new parking garage at Dublin-Pleasanton...

<https://www.pleasantonweekly.com/news/print/2019/07/29/key-7-m...>

**Pleasanton  
Weekly.com**

<https://pleasantonweekly.com/news/print/2019/07/29/key-7-million-allocated-for-new-parking-garage-at-dublin-pleasanton-bart-station>

Uploaded: Mon, Jul 29, 2019, 2:50 pm

## Key \$7 million allocated for new parking garage at Dublin-Pleasanton BART station

Construction expected to begin next spring, opening scheduled for mid-2021

by Elaine Yang

The effort to construct a new parking garage at the Dublin-Pleasanton BART station took another step forward last week as the Metropolitan Transportation Commission (MTC) announced the Tri-Valley project was among those to share in \$9.3 million in funding from bridge toll revenue.

Based on project cost estimates, the \$7 million allocated from Regional Measure 2 revenue to the Alameda County Transportation Commission (ACTC) represents the final piece of funding needed to build the new parking structure adjacent to the existing BART garage on the Dublin side of the station.

"This a great way to improve the quality of life for a lot of commuters who don't live within walking distance of a BART station or bus stop," Alameda County Supervisor Scott Haggerty, who is also MTC chair, said in a statement.

"Among the ways to reduce congestion on East Bay freeways is to make it more convenient for people to ride transit; and one of the best ways to improve convenience is to solve the chronic parking shortages at so many of our key transit stops," Haggerty said.

The proposed \$34 million, 537-space parking structure aims to provide a needed addition to the parking supply at Dublin-Pleasanton, where the existing BART garage with nearly 3,000 spaces is often filled early on the morning commute. Haggerty joined state and local leaders in devising the plan after BART declined to move forward with building its own second garage at the station.

The project, which held a [ceremonial groundbreaking last October](#), is expected to see onsite construction begin on the new garage next spring, with the opening scheduled for mid-2021.

The \$7 million commitment from MTC supplements \$20 million in state funds awarded to the Livermore-Amador Valley Transit Authority for the project through the Transit and Intercity Rail Capital Program, plus another \$7 million in vehicle registration fee money contributed by the ACTC.

The other \$2.3 million in funding awarded by MTC last week will go to completing a trio of commuter parking lots served by AC Transit's transbay buses through MTC's Bay Bridge Forward initiative. The three commuter parking lots now under construction in the East Bay -- two lots beneath Interstate 880 at High Street and Fruitvale Avenue in Oakland and a third lot adjacent to Interstate 80 at Buchanan Street in Albany -- are scheduled to open by the end of this year.

Regional Measure 2 was approved by Bay Area voters in 2004 and raised tolls by \$1 on each of the region's seven state-owned toll bridges to finance highway and transit improvements in the bridge corridors and along their approaches, as well as to provide operating support for transit services in the bridge corridors.

Thursday, 02/13/2020 Page .A01 Copyright (c)2020 The Mercury News, Edition. Please review new arbitration language here. 2/13/2020



## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

### **BART Eyes \$16M Parking Lot At New Antioch Station To Meet High Demand**

October 26, 2018 at 2:51 pm

ANTIOCH (CBS SF) – So many riders are driving to Antioch's new BART station that the station's parking lots cannot meet the demand.

BART officials said the station has been a tremendous success and noted that daily ridership has far exceeded their original forecasts.

On Friday, BART officials announced that they have identified full funding for a proposed \$16.4 million parking lot that will be able to accommodate more than 800 new parking spaces, nearly doubling the parking capacity at the station. The new BART station, which opened in May, has extended BART's yellow line further east from the Pittsburg/Bay Point station. Prior to opening, the station's daily ridership was expected to be 2,270, but it is currently at 3,050 daily riders, according to BART officials.

The proposed lot is on a piece of BART land located just east of the existing parking lots.

BART director Joel Keller, who represents East Contra Costa County said in a statement Friday, "We've made it a priority to ensure that every rider has access to the new service which takes drivers off the congested Highway 4 corridor." Funding sources for the proposed parking lot project include BART, Contra Costa Transportation Authority, the Metropolitan Transportation Commission, and the East Contra Costa Regional Fee and Financing Authority.

BART officials said they plan to bring the project to the BART Board of Directors in late 2018 and that if everything goes as planned, the new parking lot could be open in the fall of 2020.

Until then, riders can also consider utilizing the new BART station's shared use bicycle lockers, which cost 5 cents or less per hour, compared to the daily fee for car parking, which is \$3.

### **BART extension to Antioch so popular there's no room at the station to park**

Phil Matier July 29, 2018 Updated: July 29, 2018 6 a.m.



A new diesel-powered train sits at the Antioch Station during a test run of a new BART extension that runs from the Pittsburg-Bay Point station to Hillcrest Avenue in Antioch, Calif., on Wednesday, May 23, 2018. The new people moving line runs down the middle of Highway 4 for that length

Photo: Carlos Avila Gonzalez / The Chronicle

## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

BART's new East Bay extension to Antioch is already rocketing off the charts.

Opened in late May at a cost of \$525 million, the 10-mile link from Pittsburg to Antioch is averaging 3,800 weekday riders — well above the 2,800 BART initially estimated.

“And there likely would be even more riders, but there’s no room in the parking lot,” said BART Board Director **Joel Keller**, whose east Contra Costa County district includes the new station.

The 1,006-slot parking lot, which already is being restriped to allow for more than three dozen extra vehicles, is usually filled by 5:55 a.m.

BART “underestimated the parking,” said Antioch Mayor **Sean Wright**. As a result, riders are parking all day on neighborhood streets.

Now the transit agency is moving to add 700 parking spaces on seven acres it owns adjacent to the station. But if that doesn’t do the trick, it could reopen the long-standing debate among BART directors over whether building more parking is the best way to promote the use of public transit.

### NEWS

## BART's New Antioch Station Is Very Popular -- and Doesn't Have Enough Parking

By **Dan Brekke**  
Published on June 1, 2018



Cars parked on a roadside just outside Antioch's new BART station. (**East County Today**)

By all accounts, people in eastern Contra Costa County love the brand-new eBART line from Pittsburg-Bay Point to Antioch. In its first week of operation, the service has far exceeded its projected ridership.

But here's something they don't like: The 1,012-space parking lot at the new Antioch station has been filling up in a hurry every weekday. That has led late-comers to try parking just about any old where so they can catch the new train.

This week, "any old where" has included nearby bicycle lanes and roadsides with tall, dry -- and potentially very combustible -- grass.



## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

BART held a meeting Friday to discuss short- and long-term steps it can take to provide more space for commuters and how to deal with illegal and potentially dangerous parking.

BART spokeswoman Alicia Trost said that among the questions raised at the meeting are whether it's possible to find under-used parking nearby. Among others who have floated that idea is a local resident who posted a video suggesting using a partially empty shopping mall parking lot.

Trost said BART is also evaluating whether it could build additional parking on unused portions of its Antioch property. Among the factors the agency would need to address is how much parking could be provided, how quickly and at what cost.

In the short term, though, BART is going to do what it can to shut down outlaw parking around the Antioch property.

"We are going to be blocking off the illegal spaces people were discovering this week," Trost said. She added that many of the impromptu roadside parking areas pose a high fire danger.

"People were parking on top of tall, dry grass," she said. "Hot engines can spark a fire, so that is an extreme danger."

Many drivers chose to leave their vehicles in bike lanes around the stations, prompting Antioch police to write dozens of parking citations this week.

Trost said that by putting those areas out of bounds, commuters will be prompted to drive to either the new Pittsburg Center station or the Pittsburg-Bay Point station. She said the Pittsburg Center parking lot, which has 245 stalls, did not fill up during eBART's first week. And she said that Pittsburg-Bay Point had spaces open until after 10 each morning, a situation she called "completely unheard of."

"A lot of people who were driving to Pittsburg-Bay Point are going to Antioch," Trost said. "So the idea is it will smooth out. People are going to figure out if they just cannot get to Antioch early enough" they can try the other stations.

Of the 1,000-plus parking stalls, 225 are set aside for monthly and daily passholders and for those using the Scoop carpool app. There are very long waiting lists to get reserved parking at the station, but Trost says the Scoop option has been very lightly used so far.

So far, the parking woes have not put a dent in eBART ridership. The service was projected to record about 5,600 trips a day -- the total of entries and exits at the Pittsburg Center and Antioch stations. The total trips for eBART for the first three workdays this week ranged as high as 7,441, or 33 percent over the initial projection.

Trost said that the strong first-week ridership on the new line has been matched by a decline at Pittsburg-Bay Point, the old end of the system's Yellow Line.

## BART Pauses Planning for Dublin Parking Garage

Posted: Thursday, February 16, 2017 12:00 am

The BART Board of Directors voted to delay a decision on a proposed parking garage at the East Dublin Station. If it were to move forward, the garage would provide an additional 540 parking spaces adjacent to the current parking garage.

The vote was unanimous. Staff has 90 days to return with a report.

Directors decided they wanted to look at other options, such as finding nearby surface lots.

There were also questions about whether or not funding was in place to pay for the garage estimated to cost \$37.1 million. Of that total, \$8.6 million would be needed to pay to design the structure. Directors suggested that before spending the design money, they would like more information on where the \$28.5 million to build the garage would come from.

The proposed six-story garage would replace a current surface parking lot of 118 spots, netting 540 more spaces.

John McPartland, who represents the Tri-Valley on the board, stated, "I really want to build this thing today. Arguments to look at other options are reasonable. I don't think surface parking is there."

He stated, that if the motion to delay the process passes, that doesn't mean the parking structure is dead; it's on pause for 90 days.

Director Nick Josefowitz, who made the motion to pause the process, suggested that more work needs to be done. He said that the agency should reach out to nearby neighbors, such as Oracle, who have parking available, to see if BART could lease some of the available spaces. He said he visited the area during a weekday and found over 1000 spaces that were not occupied.

He and other directors also wanted to look at multi-modal access for cars, buses, and bikes, not just cars. Josefowitz said, "There are real access needs in the Tri-Valley that we are not meeting. We need to strive to do so."

Director Joel Keller said that if BART could achieve the parking goals using less taxpayer money, it has an obligation to do so. Among the options would be surface parking away from the station with a shuttle to take passengers to the station.

Funding for the design portion is expected to come from the Metropolitan Transportation Commission and the Alameda County Transportation Commission.

Exhibit E to Comment Letter  
Page 12 of 13

## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

BART General Manager Grace Crumigan said it was her understanding that the MTC and ACTC would put in a "substantial amount" of money toward the project, but also want to make sure BART is contributing.

During the public hearing, Dublin Councilmember Don Biddle stated there is an immediate demand for parking in Dublin. He noted that statistics show a wait list for parking permits of 3,000 for the eastside station and 3700 for the station on the westside of the city. "If people don't arrive at the stations by 7:30 or 8 a.m. they are out of luck."

Cindy Chin from Assemblywoman Catharine Baker's office read a letter from Baker supporting the project. It echoed comments made by Biddle and others in support of the garage. The letter concluded, "The need is not going away."

### BART TO LIVERMORE

The BART board also received an update on the BART extension to Livermore. It was noted that completion of the I-580 express lanes had eliminated the median.

There is \$533 million in funding committed to the Livermore extension. While it would be cheaper to build in the median, there is no median. It will be necessary to widen the freeway 40 to 45 feet to make room for the extension.

It is anticipated that the draft EIR would be released in this spring and a project adopted in late 2017. If the board were to choose a capital intensive project, a federal environmental impact statement would be required. The final impact statement would be expected in 2020. Construction could be completed in 2026.

Capital intensive options include regular BART, a diesel multiple unit or electric multiple unit (similar to eBART), or enhanced bus service. The enhanced bus service would include direct access to the trains, necessitating construction of new infrastructure.

In looking at ridership, the board was told that extending to Isabel means that those from the Central Valley would park there, rather than at Dublin. This would provide slots in Dublin and Pleasanton for those who have been unable to park there.

[http://www.independentnews.com/news/bart-pauses-planning-for-dublin-parking-garage/article\\_2a4e396c-f3c6-11e6-b3b1-bf671dbbe3ef.html](http://www.independentnews.com/news/bart-pauses-planning-for-dublin-parking-garage/article_2a4e396c-f3c6-11e6-b3b1-bf671dbbe3ef.html)

Exhibit E to Comment Letter  
Page 13 of 13

## Pleasanton Working with BART, Stoneridge on Parking Possibilities

Posted: Wednesday, July 1, 2015 12:00 am

By Ron McNicoll, the [Independent](#)

BART and the owner of Stoneridge Mall have been talking separately to Pleasanton staff about the problem that some morning commuters find in trying to find a parking place on the Pleasanton side of the West Dublin-Pleasanton BART station.

BART passengers had been using the Stoneridge Mall lot across from BART when they could not find a parking place in the BART parking structure on Stoneridge Mall Road, the ring road around the mall.

However, in May, commuters found posts and chains blocking the way into all of the driveway lanes going into mall parking. The chains were hooked up every night after store hours; then removed after 9:30 a.m. the next day. More parking becomes available in the BART structure after 10 a.m.

Pleasanton residents communicated with vice-mayor Karla Brown, who forwarded their e-mails to the BART board.

The short-term result was removal of the chain barriers in much of the mall's huge lot.

The city used its leverage. Most of the mall had not gone through design review with the city for the chain modifications. "We told them to cease and desist," said City Manager Nelson Fialho.

Although the chains are gone from much of the mall parking lot, it is still private property. Motorists should be aware that mall security can order cars towed, although they cannot issue citations. BART also cannot issue citations there, since it is private property.

The anchor tenants control the parking next to their stores. The city allowed Nordstrom to continue to chain off the area next to its store, but a long-term solution clearly is needed, said Fialho. The Nordstrom lot is the closest one to the BART station.

The solution will require funding and investment, whoever solves it, added Fialho.

There is some vacant land east of the BART parking structure. It is owned by BART, and was zoned for housing at 15 units per acre. The housing was never built.

BART has given a 99-year lease on the land to Workday, which will use the land for a private parking garage. Fialho said that Workday has been cooperative in taking part in discussions with the city about its leased land.

Exhibit E to Comment Letter  
Page 10 of 13

## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

The only apparent solution that could be controlled by BART would be to add two more floors to its existing structure to match the height of the garage on the Dublin side of the station, said Fialho.

Also, there may be a win/win solution with the mall if BART could explore permit parking in the mall lot for BART riders. BART could pay for it, or administer it, said Fialho.

Fialho said another possible tool is the park-and-ride lot at Stoneridge and Johnson drives in Pleasanton. It is across the street from the DSRSD waste-water treatment plant. The lot is used now by carpoolers who travel the freeways, but there is potential that Wheels might be able to run a shuttle to BART from there.

Brown is a member of the LAVTA board, which operates Wheels. She said that a study of routes is underway. The idea would be a good subject to add to the study.

Fialho said that in talking to other cities at the end of BART lines, he found that lack of parking is a common problem. Livermore could learn something for its BART extension from the current Pleasanton problem, declared Fialho.

"They need to be mindful of mistakes of the past. Parking needs to be adequate not only for Livermore, but also for the commute shed for the area. Right now East Dublin/Pleasanton is launch point for riders from Modesto and Tracy. The two stations (including West Dublin/Pleasanton) can easily be overrun with demand."

Talks will continue, with the city as a broker with BART, Workday and the mall, said Fialho.

[http://www.independentnews.com/news/pleasanton-working-with-bart-stoneridge-on-parking-possibilities/article\\_338670e6-202e-11e5-922a-bb6e4a32df7.html](http://www.independentnews.com/news/pleasanton-working-with-bart-stoneridge-on-parking-possibilities/article_338670e6-202e-11e5-922a-bb6e4a32df7.html)

## Barriers Stop BART Overflow Parkers From Using Stoneridge Lot

Posted: Thursday, April 16, 2015 12:00 am

Stoneridge Mall has begun chaining off its parking lot each night after business hours, and opening it up again after 9:30 a.m. the next day in an effort to better control parking spaces for its customers and employees.

The mall lot is located close to the Pleasanton side of the West Dublin/Pleasanton BART station. Commuters have been using the Stoneridge lot when parking fills up in the BART parking ramp before 10 a.m. Spaces tend to be available after 10 a.m. in the BART structure.

Mall manager Mike Short said in a prepared statement to The Independent that convenient parking is "an amenity we want to preserve for those who are actively doing business at the center. A controlled parking program ensures the best spaces are available for Stoneridge shoppers and employees anytime of the day, any day of the week."

Short said, "There are signs posted indicating Stoneridge Shopping Center is private property. These signs have always been there."

A Pleasanton resident told The Independent that when her daughter, who goes to law school in San Francisco, showed up at BART on the morning of April 6, she found chains across the Stoneridge parking entrances. She drove on to San Francisco, and paid a high parking fee there. Subsequently, the daughter has been getting rides to BART from her mother.

The mother contacted Pleasanton Vice-mayor Karla Brown, who passed the mother's e-mail on to BART, and sent one of her own. Brown said that she, too, has been unable to find parking in the BART lots, and "had to resort to driving to San Francisco in my car."

"I know many other drivers that have been stuck in the same position, and used their car instead of the preferred BART transportation," said Brown.

BART district secretary Kenneth Duron replied to Brown that he will share the e-mails with the board, and ask the BART Office of External Affairs and the Customer Access Department to investigate and respond.

The Independent talked to BART spokesperson Jim Allison on April 10. He said that he was not aware of the situation, but would look into it.

Allison said that BART averages 400,000 riders daily. Parking spaces are provided for fewer than 10 percent of that number.

## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

"It's a natural tension. People want to drive to the station. Could we build a space for all, or encourage ride-sharing, cycling, buses, by limiting the amount of parking. It's a debate that goes on at the nine-member BART board, which has members from downtown San Francisco and the suburbs," said Allison.

BART tracks parking usage every six months, and reevaluates it at every station. BART looks at permit spots, and daily fees. There is a \$3 cap at all stations, except West Oakland, where it is \$7.

At the West Dublin station, there are 722 parking spaces inside the Dublin structure, and 468 on the Pleasanton side. The structures are split between daily users and monthly permit holders. It's possible to buy a permit for a specific day for \$6 on-line, said Allison. He said that "guarantees" a parking spot in the rush time up to 10 a.m.

If vehicles are illegally parked in the permit area, BART checks regularly for violators, said Allison.

### Comment:

#### **BART Parking**

**Ann Reichert, Livermore | Posted: Thursday, April 30, 2015 12:00 am**

I loved your article about the Stoneridge Mall preventing BART riders from using its parking lot. You can't blame the Mall. It was surprising that it took this long for the barricades to go up.

The situation is entirely BART's fault. You can't have 400,000 riders and only provide parking for less than 10% of those riders and think everything is okay. Jim Allison gives the standard BART answer that he wasn't aware of the problems. Wouldn't that be his job to be aware? BART is never aware of the problems. I guess BART thinks that if you ignore problems they will somehow go away.

[http://www.independentnews.com/news/barriers-stop-bart-overflow-parkers-from-using-stoneridge-lot/article\\_5c4602ba-e42b-11e4-a776-938a45e20df2.html](http://www.independentnews.com/news/barriers-stop-bart-overflow-parkers-from-using-stoneridge-lot/article_5c4602ba-e42b-11e4-a776-938a45e20df2.html)

## **BART parking spaces filling up quickly**

By Kelli Phillips | Bay Area News Group

PUBLISHED: March 25, 2008 at 9:17 am | UPDATED: August 17, 2016 at 4:01 am



*A sign is posted at the Pittsburg - Bay Point BART station for additional parking at the North Concord / Martinez BART station on Wednesday, February 27, 2008, in Pittsburg, Calif. BART riders have a hard time finding parking at the stations closest to their homes and find themselves driving to other stations. (Bob Larson/Contra Costa Times)*

Jessica Morgan wants to take her mind and her car off the road, but she can't find parking.

The Walnut Creek resident enjoys riding BART to work in San Francisco, but finding an empty space at nearby stations has become increasingly difficult.

"Lately, there are times when I've just given up and got on the freeway," Morgan said. "Once I drove from Walnut Creek to Lafayette and then Orinda, and there wasn't a single parking space."

On weekdays, more than half of BART's 46,392 parking spaces are filled by 8 a.m., and it jumps to at least 73 percent by 8:45 a.m., according to BART parking data analyzed by MediaNews.



## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

Parking is an issue at several stations, and while a few lot expansions are in the works, BART says just building more parking lots and garages is a costly and impractical solution.

With 441 spaces, the West Oakland station is the first to fill on weekdays at 6 a.m., while Concord (2,367 spaces) and San Bruno (1,083 spaces) are the last to reach capacity at

8:45 a.m.

Pleasant Hill, which has the most parking at 3,011 spaces, is full by 8:30 a.m.

The West Dublin station, slated to open in 2009, will add another 1,200 parking spaces along the Dublin-Pleasanton line, and the Richmond, Ashby, Pittsburg-Bay Point and West Oakland stations are negotiating for additional parking over the next several years.

But the cost is significant.

The 1,200-space garage scheduled to open this spring at the Dublin-Pleasanton station carries a \$42 million price tag — or \$28,000 per parking space, BART spokesman Linton Johnson said.

“Having more parking in general will encourage people to live further out, which means they have to drive further back in,” Johnson said.

“It’s really environmental, cost and land planning. It’s not just BART, but there are state-mandated goals to reduce greenhouse gases, and you do that by getting people out of their vehicles,” he said.

Transit-oriented development, such as the transit village in Fruitvale or proposed sites in Pleasant Hill and Walnut Creek, are putting the land around BART stations to better use, Johnson said.

“There are people who say they don’t want to live in a transit village, but there are people who would,” he said. “That frees up a parking spot for those in the suburbs because (transit village residents) don’t have to drive to the station.”

Marci McKillian of Pinole takes public transportation to hiking-club activities around the Bay Area. During a recent trip to the El Cerrito del Norte station, McKillian found parking in a nearby neighborhood.

“I parked 4 1/2 blocks away because all the closer streets were either full or four-hour parking,” she wrote via e-mail. “It was no problem to walk down to the station, but after hiking for almost five miles, another 4 1/2 blocks up El Cerrito hills was a bit much for an 83-year-old.”

The Walnut Creek station’s 2,089 spaces and Lafayette’s

1,509 are taken by 8 a.m., and the 1,406-space lot in Orinda reaches capacity 30 minutes later.

Lots are filling faster each morning, but it’s not deterring patrons. The transit agency saw a ridership increase of 23,000 between this February and last.

“Our parking hasn’t increased that much, but we’re seeing lots and lots of new riders,” Johnson said. “The cost and convenience of commuting drives our ridership, and gas prices are one of the most volatile factors.”

With a gallon of unleaded going for \$3.50 or higher, more people are turning to BART instead of turning the ignition.

BART’s average weekday ridership is about 360,000 people, up from 301,000 three years ago. “Even with this monstrous ridership increase, people are finding other ways to get to BART,” Johnson said.

The transit agency is also encouraging those who can to carpool, walk or bike to nearby stations. BART is installing more than 2,000 electronic bike lockers systemwide, and it’s working with County Connection and AC Transit to better inform riders of the “Bus to BART” option.

“There are only a couple of routes that don’t hit a BART station,” said County Connection spokeswoman Mary Burdick.

The bus agency is working to produce schedules that are more user-friendly to BART riders.

“There’s a perception that our schedules don’t mesh,” Burdick said. “We’re not going to meet every train, but to make (the schedule) more understandable, we’ve added the train (times) our buses are scheduled to meet.”

AC Transit has 14 park-and-ride lots where BART riders can catch a bus to stations in Castro Valley, Fremont, Oakland and Richmond. “Part of our plan is to provide an available service for riders to get to BART,” AC Transit spokesman Clarence Johnson said.

Linton Johnson said BART is trying to devise “all kinds of ways to help those who don’t have to take their car to BART,” but the agency realizes it’s crazy to expect people to just “ditch their cars.”

Some motorists, such as Jonathon Peacock, have found ways around the parking issue, at least for now.

The Pittsburg resident lives 10 minutes from the Pittsburg-Bay Point station, but he doesn’t bother looking for a space because the lot is full by 7:40 a.m. “I don’t leave until about 9 a.m., and parking is long gone by the time I’m looking,” he said.

Instead, Peacock, who takes BART to the Montgomery station in San Francisco, slugs through Highway 4 traffic to the North Concord-Martinez station.

## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

The detour adds 15 minutes to his commute, but it guarantees him an empty spot. But, even there, the number of available spaces is shrinking, he says.

"It's getting bad lately," Peacock said. "The lower lot is in three pieces. I was finding a space in the middle of the second portion, but now I find myself parking three-fourths of the way down the third portion. I'm going to have to start leaving earlier."

For those who have to drive, BART does offer a limited number of "single-day parking permits" at 11 stations and "monthly parking permits" at those stations and 21 others.

Monthly permits range from \$30 to \$115.50 per month, while single-day permits go for \$3 to \$6.

On Thursday, monthly permits were sold out at 22 of the 32 stations, including all seven in Contra Costa County, and single-day permits for the Walnut Creek station were sold out through April 2.

These permits guarantee the user a parking space at a specific location before 10 a.m. Monday through Friday.

Some motorists become so frustrated with parking that they risk a ticket by parking illegally. BART's Board of Supervisors voted March 13 to raise fines for permit violations from \$25 to \$40.

"A \$25 fine is a bargain. It's cheaper than paying the bridge toll and trying to park in downtown San Francisco," Linton Johnson said. "We're hoping the higher fines will eliminate some parking poachers."

Reach Kelli Phillips at 925-945-4745 or [kphillips@bayareanewsgroup.com](mailto:kphillips@bayareanewsgroup.com).

<http://www.eastbaytimes.com/2008/03/25/bart-parking-spaces-filling-up-quickly/>

Exhibit E to Comment Letter  
Page 7 of 13

## If You Can't Park, You Can't Ride / For a BART commuter in the suburbs, every workday morning begins with a race to claim one of the precious spots in the transit system's inadequate parking lots

By [Michael Cabanatuan](#), San Francisco Chronicle

Published 4:00 am, Sunday, January 28, 2001

It's 7:45 a.m. -- witching hour at the BART parking lot in Orinda -- but Lark Hilliard is stuck a mile away in molasses-slow traffic on Moraga Way while the last available spaces are vanishing.

Hilliard, chief financial officer for a San Francisco architectural firm, tries to arrive early enough to find a spot in the BART lot but life sometimes gets in the way. On this rainy morning, for instance, trouble with her daughter's carpool forced Hilliard to shuttle the freshman through stop-and-go traffic to Miramonte High School before fighting her way back to BART.

By the time she arrives just after 8 a.m., there's little hope but Hilliard quickly circles the lot anyway before deciding to try her second option, a city park-and-ride lot a half-mile away across Highway 24 and up a hill. She arrives as the last spaces fill. Finally, around the corner, she finds a space on a steep side street just beyond signs limiting parkers to four hours. From there, it's a brisk 10-minute walk to the BART station.

"If I can't find a space, I end up driving," she said. "And I hate driving to San Francisco."

BART's parking shortage is fast becoming the transit agency's most pressing problem. At all but three of the 29 stations that offer parking, the spaces are gone by 8 a.m. To make matters worse, many communities with BART stations have imposed commuter-hostile parking limits on streets anywhere within walking distance.

With demand for parking growing along with ridership, but money to build lots and garages scarce, BART is slowly moving toward a future in which it will charge for parking for the first time in its 28-year history. Not all parking, perhaps, but some.

A recent survey shows that BART is putting a lot of would-be passengers on the highway because they can't find parking at its stations, and is likely to lose even more if it doesn't deal with the problem.

BART surveyed 602 customers who have ridden BART regularly and parked at the stations since 1998. It found that 17 percent of those riders stay in their cars and drive to their destinations

Exhibit E to Comment Letter  
Page 1 of 13

## Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

when BART lots are full. The rest park on neighborhood streets, get rides to BART, try to find spaces at other stations or figure out another way to get to the station. And if the parking shortage worsens, 27 percent said they would stop riding BART.

While BART is poised to begin small-scale experiments with paid reserved parking, satellite lots and commuter shuttles, it has no plans, no intent and no money to do what many commuters want: build big new lots or parking garages at every BART station whose lots fill early each morning.

BART's parking shortage is nearly universal. Most of the 41,666 spaces at the 29 stations with parking fill early each weekday. By 8 a.m., just three stations -- North Concord/Martinez, Richmond and Coliseum -- have empty spaces, according to a recent BART study.

BART stations have small reserves of parking spots they save for "midday" parkers that open at 10 a.m. But desperate commuters who could not find parking spots earlier in the morning often begin circling the lots or lining up outside well before the hour.

Several obstacles -- political, financial and philosophical -- stand in the way of more parking at BART.

Building parking is a pricey proposition, with a surface lot costing about \$10,000 a space and a parking garage about \$20,000 a space. Maintenance and security costs add up to about \$1 a space per year, BART officials estimate.

With government funds for parking lots scarce and BART's board of directors averse to charging for parking, that leaves BART the option of raising fares or coming up with creative solutions, such as joint ventures with private developers.

While BART directors aren't ready to start charging for every space at BART, they are moving toward levying parking fees at new lots or stations but not charging for existing parking, which has always been free.

Sometime next year, BART will test the waters with a reserved parking program at a handful of stations. In return for paying a monthly or weekly fee, a BART user will be guaranteed a parking space close to the station.

In another program, BART and the Contra Costa cities of Orinda and Moraga are considering a shuttle bus service that would pick up patrons at church and park-and-ride lots and take them to and from the Orinda station.

BART is also preparing to see if it can interest developers in either building or leasing new parking garages on BART property -- and charging whatever they want.

Travelers bound for San Francisco International Airport on BART once the extension opens in a little more than a year may also be charged to leave their cars behind. BART officials, fearing fliers could tie up valuable parking spaces for days while they travel, are leaning toward opening

some long-term lots that would charge a fee. The matter of parking charges at airport extension stations has not been determined.

BART Director Dan Richard said the board seems to be headed toward a future in which it will build more parking but charge for it -- along with special parking services including reserved, long-term, perhaps even valet parking -- while existing lots and garages would remain free.

"The new parking is going to have to be provided on a different basis," Richard said.

But that's not enough for some BART directors like Roy Nakadegawa, who argues that people who don't drive to BART are paying higher fares and subsidizing the parking places for those who do. Nakadegawa would like to charge everyone who parks at BART and use the money to maintain parking -- and subsidize better transit to stations.

"The fact is, people will start paying when there is a demand," Nakadegawa said. "Why don't we take the big leap forward and just put in paid parking without putting in any additional parking?"

But Richard, voicing an opinion held by a majority of BART directors, believes it would be a mistake to start charging for parking that has always been free. "I think we'd have a revolt on our hands if we tried to take away something we have already given people," he said.

Joel Keller, a director who represents eastern Contra Costa County, contends commuters from the end-of-the-line Pittsburg/Bay Point station already pay excessive fares and can't afford an added parking charge.

"(Eastern Contra Costa) BART riders pay more for their trip than any other riders in the Bay Area," said Keller. "Any increased cost would be unfair." But Hilliard, whose last-resort parking spot was a couple of weeks later posted with a two-hour limit, says she would gladly pay for a place to leave her car.

"I wouldn't mind paying if I knew I would have a space," she said. "In fact, I'd pay almost anything."

<http://www.sfgate.com/bayarea/article/If-You-Can-t-Park-You-Can-t-Ride-For-a-BART-2958316.php>



## Response to Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020)

### **1748-3039**

The Authority appreciates your comments on the Draft EIR/EIS. In subsequent individual comments, Sharks Sports & Entertainment LLC provided specific detailed comments regarding impacts on transportation and parking. Each of these specific comments is addressed below.

### **1748-3040**

As presented in Table 3.2-16 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS, planned improvements in transit for Caltrain (through the PCEP), for BART, or with HSR would provide a level of train service that is vastly superior to past and present transit service. The Authority has conducted a ridership evaluation that identifies the likely mode split for HSR ridership. Similarly, the EIR/EIS cites additional ridership evaluation conducted for the BART extension, including VTA assessments of the likely mode split for BART riders. Caltrain is not planning any expansion of parking as part of its expansion of Caltrain service with the PCEP because its ridership evaluations also conclude that the number of people utilizing Caltrain in the future would increasingly be dominated by people using transit to access the San Jose Diridon Station. The EIR/EIS analysis of parking is based in part on the parking inventory and the parking analysis prepared by VTA as part of the Silicon Valley Phase II Extension Project Final Supplemental EIR/EIS (SVSX EIR/EIS; VTA and FTA 2018, as cited in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS). The parking inventory from VTA presents a reasonable estimate of the number of parking spaces in the vicinity around the San Jose Diridon Station. The Authority disagrees with the assertions made in this comment concerning future modes of access to the San Jose Diridon Station and the SAP Center with planned transit service increases and has provided evidence in the EIR/EIS to support the Authority's conclusions. Refer to Draft EIR/EIS Section 3.2.4.3, Methods for Impact Analysis, for details on the ridership and modal split calculations. For the sake of clarity, references to the prior "parking study" have been changed to a "parking inventory" in the Final EIR/EIS to avoid any confusion.

### **1748-3041**

The Authority appreciates your comments on the Draft EIR/EIS. In subsequent individual comments, Sharks Sports & Entertainment LLC provided specific detailed comments regarding impacts on transportation and parking. Each of these specific comments is addressed below.

### **1748-3042**

This comment describes a history of SSE input on the BART and HSR projects, which requires no response. This comment also asserts the opinion that none of the transit projects have conducted parking demand studies that SSE believed are adequate and that the information relied upon in the EIR/EIS for the HSR project is not provided in the document.

As described in other responses, references to the prior parking study done for the Silicon Valley Phase II Extension Project Final Supplemental EIR/EIS (SVSX EIR/EIS; VTA and FTA 2018, as cited in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS) have been changed to refer to it as a parking inventory for the sake of clarity, and reference to the participation of SSE in that inventory has been deleted. Section 3.2 of the EIR/EIS presents the parking availability information from the VTA SVSX EIR/EIS parking inventory and other sources, identifies the amount of HSR direct displacement of parking (and the replacement on a 1:1 basis), identifies the HSR parking demand, describes the effect of the BART project on parking, and describes the effect of planned transit service increases on likely future mode splits to access both the San Jose Diridon Station and the SAP Center events. In addition, the EIR/EIS described examples of other downtown arenas (including Sacramento, San Francisco, Detroit, and NBA and NHL arenas) over the last two decades that are benefitting from regional transit service and the use of shared parking to meet event travel demand. This evidence is discussed in the EIR/EIS and supports the conclusions in regarding to parking.

The comment asserts that the parking impact evaluation in the EIR/EIS does not meet NEPA standards. The Authority has assessed the impact based on consideration of the existing conditions (parking supply as based on the parking supply inventory) and the effect of the project during construction (temporary displacement and replacement on a 1:1 basis) and operations (replacement of any directly displaced spaces on a 1:1 basis; assessment of demand due to the project and reduced parking demand effect of planned transit) in the context of the supply in the greater vicinity around San Jose Diridon Station. This is an appropriate analysis to support the conclusions reached in the EIR/EIS for the following reasons:

(1) It addresses the uncertainty of the future environment given information available at the time of the analysis as to what would be approved as future development, infrastructure, and policy for the Diridon Station area with three concurrent projects: Downtown West Mixed-Use Plan (Google Project), the Diridon Station Area Plan (DSAP) update, and the Diridon Integrated Station Concept (DISC). To work around this



## Response to Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

### 1748-3042

issue, the Draft EIR/EIS and the Final EIR/EIS analysis use a demand-side analysis that does not rely on assessing the future supply of parking, parking management, and parking pricing, all of which were uncertain future conditions at the time of the analysis.

The demand-side analysis focuses more holistically on the potential mode shift effects that new and higher capacity transit service would have on the Diridon Station area. By considering mode shift from autos to transit for patrons going to SAP Center events, this effectively shifts the demand for drive and park access to transit access. A reduced demand for drive and park access lowers the amount of parking needed for patrons.

(2) The Authority agrees with BART and VTA on the technical soundness of the VTA's BART to Silicon Valley Phase II Extension Project Final Supplemental EIS/Subsequent EIR (VTA and FTA 2018) analysis. Both the Authority's and VTA's analysis use Bay Area data for BART to estimate future transit mode share for SAP Center patrons. A very conservative 10 percent future transit mode share for SAP Center patrons who shift from driving to transit, as explained in the Draft EIR/EIS, would offset both the loss of parking spaces for the BART Phase II Extension Project and 2040 parking for HSR passengers by reducing SAP Center parking demand. A more reasonable assumption would be a 20 percent mode shift, as discussed in the EIR/EIS.

(3) As part of the State's cap-and-trade program, the Authority is financially participating in funding comprehensive, coordinated investments in BART Phase II and Caltrain electrification to provide early transit service benefits to the region in anticipation of HSR service. When HSR service is initiated, both systems will provide connectivity to HSR service, Diridon Station area, and the SAP Center. The analysis assumes use of early connectivity investment projects to support access to HSR service.

### 1748-3043

The comment describes that parking may be lost in the future as a result of future development near the San Jose Diridon Station. It appears that the commenter is referring to the proposed Google Project adjacent to the San Jose Diridon Station (which is also referred to as the "Downtown West Mixed Use Plan") and some other development based on the referenced Exhibit C. Since the City of San Jose released the Draft EIR in October 2020 (City of San Jose 2020, as cited in Section 3.19, Cumulative Impacts, of the Final EIR/EIS) after the release of the San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS in April 2020 and prepared a Final EIR and approved the Google Project in May 2021, there is now information that can be used to clarify potential cumulative impacts related to event parking for the SAP Center. The cumulative analysis in Section 3.19 has been updated in the Final EIR/EIS to take into account the effects of the Google Project. As stated in the updated Section 3.19, according to the final parking requirements associated with the May 25, 2021, approval of the Google Project and an agreement between the City of San Jose, Sharks Sports and Entertainment, and Google/Downtown West, there are approximately 2,850 available parking spaces on property that will be redeveloped as part of the project, and the developer and the City anticipate replacement of that parking and the development of at least 1,150 additional spaces for a total of 4,000 publicly-accessible parking spaces at full buildout, all within one-third mile of the south entrance to the SAP Center. Of those spaces, at least 85 percent (3,400 spaces) would be available for SAP Center event use (City of San Jose 2021a). According to presentation material associated with the May 2021 approval of the Google Downtown West project, the project will result in a net increase of at least 350 parking spaces available for SAP Center event use (City of San Jose 2021b). In addition, Google will implement a Transportation Demand Management (TDM) plan to limit traffic and solo occupant vehicles to a maximum of 35 percent mode share to reduce parking impacts. As noted in the comment, there may be other development east of SR 87 and north of West Julian Street (other than the Google development) that may affect additional existing parking used by SAP patrons.

Since the HSR project would replace all of the parking spaces that it would displace permanently on a 1:1 basis and the HSR project provides another way (in addition to BART, Caltrain, and VTA) to access the SAP Center without using a car, the HSR project would not meaningfully contribute to the cumulative impact on parking availability for the SAP Center. The approved Google Downtown West development would maintain

## Response to Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

### 1748-3043

and increase the available parking spaces for the SAP Center. It is possible that other future development projects may affect parking availability. Regarding resolving other development's effects on parking and the City of San Jose's obligations regarding parking and the SAP Center, that is a matter for the City of San Jose, the SAP Center, and other project developments to resolve.

### 1748-3044

As described in other responses, references to the prior parking study done for the Silicon Valley Phase II Extension Project Final Supplemental EIR/EIS (SVSX EIR/EIS; VTA and FTA 2018, as cited in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS) have been changed to refer to it as a parking inventory for the sake of clarity, and reference to the participation of SSE in that inventory has been deleted. The EIR/EIS presents the parking availability information from the VTA SVSX EIR/EIS parking inventory and other sources, identifies the amount of HSR direct displacement of parking (and the replacement on a 1:1 basis), identifies the HSR parking demand, describes the effect of the BART project on parking, and describes the effect of planned transit service increases on likely future mode splits to access both the San Jose Diridon Station and the SAP Center events. In addition, the EIR/EIS described examples of other downtown arenas (including Sacramento, San Francisco, Detroit, and NBA and NHL arenas) over the last two decades that are benefitting from regional transit service and the use of shared parking to meet event travel demand. This evidence is discussed in the EIR/EIS. The comment asserts that the parking impact evaluation in the EIR/EIS does not meet NEPA standards. The assessment does meet NEPA standards because it considers the existing environment and presents evidence to support the analysis of environmental consequences, including a summary of parking supply, the project's direct displacement of parking spaces, the project's parking demand (and how it was calculated), an assessment of the likely effect of planned transit (including real-world examples of other urban arenas with substantial transit services), and conclusions about the effect of the project's parking demand in light of these considerations.

Regarding the asserted loss of parking spaces due to projected development, which presumes the Google Project development (and potentially other development), please see the response to submission SJM-1748, comment 3043. As stated in the response to submission SJM-1748, comment 3043, the cumulative analysis in Section 3.19, Cumulative Impacts, of the Final EIR/EIS has been updated to include potential effects from the Google Project and other nearby development on parking supply.

## Response to Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

### 1748-3045

The comment asserts that the parking impact evaluation in the EIR/EIS does not meet the “legal standard.” Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS explains the methodology for the parking impact evaluation, which is consistent with NEPA requirements. The assessment does meet NEPA standards because it considers the existing environment and presents evidence to support the analysis of environmental consequences, including a summary of parking supply, the project’s direct displacement of parking spaces, the project’s parking demand (and how it was calculated), an assessment of the likely effect of planned transit (including real-world examples of other urban arenas with substantial transit services), and conclusions about the effect of the project’s parking demand in light of these considerations. The approach used by the Authority is the same approach used by VTA in the SVSX EIR/EIS, which was accepted by the Federal Transit Administration as meeting NEPA standards for assessment of parking in and around San Jose Diridon Station. The San Jose to Merced Project Section EIR/EIS has adequately analyzed potential environmental impacts related to parking. This comment does not provide any specific evidence of inadequacy of the analysis.

### 1748-3046

The Authority, as the lead agency under CEQA and NEPA is responsible for determining the appropriate level of analysis to satisfy the requirements of state and federal law. Response to submission SJM-1748, comment 3042 explains the rationale why the EIR/EIS analysis of parking is considered adequate under NEPA. The San Jose to Merced Project Section EIR/EIS includes an analysis of the parking demand related to the HSR project and an assessment of parking support, describes that the Authority would replace temporarily or permanently displaced parking spaces, and describes that the HSR parking demand would not result in a significant secondary environmental impact when taking into account the existing supply, the amount of HSR project demand, and the planned transit increases and effects on mode share.

### 1748-3047

The comment describes the City of San Jose’s obligations regarding the AMA and asserts that the EIR/EIS has ignored the requirements of the AMA regarding parking and transportation access to the SAP Center. The AMA is described in Section 3.2.5.3, Transportation, of the Draft EIR/EIS (on page 3.2-29), including the City’s obligation to provide at least 6,350 off-site parking spaces within 0.5 mile of the SAP Center and 3,175 off-site parking spaces within 0.33 mile of the SAP Center. The AMA references the provision of parking spaces. As described in the impact analysis in the EIR/EIS, all displaced parking spaces during construction and operation would be replaced on a 1:1 basis; as such, the project will not result in any reduction in the number of spaces in proximity to the SAP Center and will not affect San Jose’s obligations in terms of providing parking spaces. The parking impact analysis reviews the project’s effect on the provision of those off-site parking spaces during construction and operations. Thus, the EIR/EIS has not ignored the AMA requirements concerning parking. The EIR/EIS also analyzes the project’s parking demand in light of available parking supply and the effects of planned transit that will be available by the time HSR service commences to conclude the project will not result in adverse secondary effects related to parking. The EIR/EIS also analyzes traffic effects and access in the San Jose Diridon Station area during construction and operations. The EIR/EIS discloses existing traffic and access conditions and analyzes the project’s effects on traffic and access conditions throughout Section 3.2, and thus the EIR/EIS is not ignoring potential effects on traffic or transportation access.

## Response to Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

### 1748-3048

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-1: Site-Specific Mitigation for Traffic Impacts.

The comment indicates that increased congestion and lack of parking would cause economic damage to the Arena. Regarding parking, please see response to submission SJM-1748, comment 3042.

As described in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS, traffic delay/congestion is not a CEQA significant impact (per SB 743) but is a NEPA effect. The analysis in Section 3.2 and in Appendix 3.2-A, Transportation Data on Roadways, Freeways, and Intersections (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS) indicates the project would result in increased traffic congestion around the San Jose Diridon Station. As discussed in Standard Response SJM-Response-TR-1: Site-Specific Mitigation for Traffic Impacts and in revisions to Section 3.2, site-specific traffic mitigation has been included in the Final EIR/EIS, including some mitigation in the vicinity of the San Jose Diridon Station. Some adverse effects related to traffic will remain after mitigation. Regarding economic effects, as explained on page 3.2-72 in the Draft EIR/EIS, 15 new arenas have been constructed in the past 20 years in downtown areas for NBA and NHL franchises that also hold concerts and other major events (like the SAP Center). These arenas have successfully operated, utilizing a mix of modes of access, even though they are located in downtown areas with significant traffic congestion (such as Golden 1 Center in Sacramento and the Chase Center in San Francisco). In addition, as noted in the Draft EIR/EIS, transit service to the area will expand substantially with the planned Caltrain increase in service and BART extension to San Jose. The ability of such downtown arenas to successfully operate in areas of substantial traffic congestion supports the argument that the HSR project will not impair the vitality of the arena due to any residual traffic effects.

### 1748-3049

The comment asserts that the parking impact evaluation in the EIR/EIS does not meet NEPA standards. Please see the response to submission SJM-1748, comment 3042, which discusses why the analysis does meet NEPA standards.

### 1748-3050

The comment asserts that the parking impact evaluation in the EIR/EIS does not meet NEPA standards. However, the approach used by the Authority is the same approach used by VTA in the Silicon Valley Phase II Extension Project Final Supplemental EIR/EIS (SVSX EIR/EIS; VTA and FTA 2018, as cited in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS). Please see the response to submission SJM-1748, comment 3042, which describes how the EIR/EIS analysis meets NEPA requirements.

The commenter made similar arguments on the SVSX EIR/EIS as are made herein in their legal appeal of the SVSX NEPA document, and the federal district court upheld the adequacy of the SVSX analysis in a 2020 ruling specifically on the alleged NEPA adequacy issues raised in this comment. *Sharks Sports & Entm't LLC v. Fed. Transit Admin.*, No. 18-CV-04060-LHK, 2020 WL 4569467 (N.D. Cal. Aug. 8, 2020). As the federal district court 2020 ruling concerning the SVSX EIR/EIS is specifically regarding the issues raised in relation to the SAP Center itself, it is likely a better measure of NEPA adequacy than other NEPA rulings for dissimilar projects in different locations. Since the EIR/EIS does not find a significant impact related to parking, there is no need to identify mitigation. The project's commitments to replace temporary or permanently displaced parking on a 1:1 basis is clearly identified in the EIR/EIS and would be implemented by the Authority. The location of the permanent replacement parking is shown in the EIR/EIS and supporting exhibits. As described in other responses, references to the prior parking study done for the SVSX EIR/EIS have been changed to refer to it as a parking inventory for the sake of clarity, and reference to the participation of SSE in that inventory has been deleted.



## Response to Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

### 1748-3051

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-2: Construction Traffic and Parking Management Details.

Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, of the Draft EIR/EIS includes preliminary design, sufficient for environmental analysis. The Draft EIR/EIS includes a conservative environmental footprint to ensure that proposed impacts are analyzed. The Draft EIR/EIS, including Appendix 2-A, Roadway Crossings, Modifications, and Closures (located in Volume 2, Technical Appendices), describes and evaluates all currently known construction-related impacts on roadways within the Project Section in accordance with CEQA guidelines. As detailed in Standard Response SJM-Response-TR-2, the Draft EIR/EIS makes reasonable assumptions and discloses all known construction closures, such as those anticipated on I-280 and Monterey Road. The project IAMFs included in Volume 2, Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features, of the Draft EIR/EIS require the contractor to develop and implement plans and actions to minimize or avoid potential construction impacts associated with any additional temporary roadway closures or detours. Please refer to Impact TR#1 in Section 3.2, Transportation of the Draft EIR/EIS for a discussion of the differences in relative impact between the alternatives.

### 1748-3052

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-3: Gate-Down Time Calculation Details.

The comment stated that the Draft EIR/EIS does not describe the potential impacts of the construction and operation of quad gates within the San Jose Diridon Station area under Alternative 4. Quad gates are only proposed at at-grade crossings for Alt. 4. There are no at-grade crossings in close proximity to the SAP Center. The nearest at-grade crossing is at Auzerais Avenue south of the San Jose Diridon Station, which is approximate 0.75 miles from the SAP Center (via the most direct street routes). The EIR/EIS traffic analysis analyzed the effect of increased gate-down time on intersections near the Auzerais Avenue at-grade crossing as well as overall traffic effects around the Diridon Center (see Section 3.2, Transportation, and Appendix 3.2-A, Transportation Data on Roadways, Freeways, and Intersections [located in Volume 2, Technical Appendices], of the Draft EIR/EIS). The comment also requests additional information regarding how the gates would operate during events. Please refer to ImpactS&S#4 in Section 3.11, Safety and Security, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the operation of quad gates and the gate crossing technology to be deployed as part of the project. Gate operations during events are anticipated to be the same as during nonevent periods; gates would operate in their normal manner in the presence of a train event. The analysis of Alternative 4 presented in Draft EIR/EIS Section 3.2.6, Environmental Consequences, includes an evaluation of the presence and operation of the proposed gates on transportation conditions within the Project Section. During construction, the quad gates would not be in operation (the existing gates would be present and continue to function).

## Response to Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

### 1748-3053

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-1: Site-Specific Mitigation for Traffic Impacts.

In response to comments, the Authority conducted further analysis and developed site-specific mitigation measures for consideration that could reduce identified adverse traffic effects identified in the EIR/EIS. The site-specific mitigation measures that would reduce some, but not all of the project's effects on vehicle delay within the project area. Please refer to Standard Response SJM-Response-TR-1: Site-Specific Mitigation for Traffic Impacts

### 1748-3054

As stated in other responses, references to the prior parking study done for the Silicon Valley Phase II Extension Project Final Supplemental EIR/EIS (SVSX EIR/EIS; VTA and FTA 2018, as cited in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS) have been changed to refer to it as a parking inventory for the sake of clarity, and reference to the participation of SSE in that inventory has been deleted.

Please also see the response to submission SJM-1748, comment 3042, which describes how the analysis meets NEPA standards.

At the San Jose Diridon Station, temporarily displaced parking during construction would be replaced during construction. Permanently displaced parking would be replaced by new parking facilities on a 1: 1 basis, which would be built before initial HSR operations. As discussed in the Draft EIR/EIS, no new parking is proposed at the San Jose Diridon Station to meet new parking demand due to HSR. The Draft EIR/EIS, Section 2.7, Ridership, does describe that station area parking may be phased in over time in response to project demand but that language applies only to the Gilroy Station, which would have new parking to meet HSR parking demand. This language does not apply to the San Jose Diridon Station, and the Final EIR/EIS has been revised to make this clear and that replacement parking for displaced existing parking will be replaced prior to initial HSR operations.

The EIR/EIS presents the parking availability information from the VTA SVSX EIR/EIS parking inventory and other sources, identifies the amount of HSR direct displacement of parking (and the replacement on a 1:1 basis), identifies the HSR parking demand, describes the effect of the BART project on parking, and describes the effect of planned transit service increases on likely future mode splits to access both the San Jose Diridon Station and the SAP Center events. In addition, the EIR/EIS described examples of other downtown arenas (including Sacramento, San Francisco, Detroit, and NBA and NHL arenas) over the last two decades that are benefitting from regional transit service and the use of shared parking to meet event travel demand. This evidence is discussed in the EIR/EIS. Due to the expected change in mode shift and the amount of existing parking supply, the EIR/EIS concludes that secondary impacts related to parking availability, such as on traffic, air quality, noise, or safety, are not expected.

## Response to Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

### 1748-3055

The EIR/EIS presents the parking availability information from the VTA Silicon Valley Phase II Extension Project Final Supplemental EIR/EIS (SVSX EIR/EIS; VTA and FTA 2018, as cited in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS) parking inventory and other sources, analyzes temporary effects during construction under Impact TR#8 (starting on page 3.2-64 in the Draft EIR/EIS), and identifies the specific displacement of parking spaces that would occur during HSR construction (see Table 3.2-15 of the Draft EIR/EIS). As described on page 3.2-65 of the Draft EIR/EIS, per TR-IAMF#8, project construction contractors would identify adequate off-street parking using existing remote parking areas or vacant land to replace any temporary displacement of parking utilized for special events at the SAP Center on a 1:1 basis during construction. Contractors would arrange for shuttle vehicles between the remote parking areas and the SAP Center for any remote parking areas that are more than 0.5 mile from the SAP Center. Contractors would also work with the SAP Center to provide advance and real-time information about parking availability for special events during times in which construction displaces existing available special event parking. The Draft EIR/EIS also assessed the feasibility of replacing temporarily displaced parking on page 3.2-68 and found it feasible. Thus, during construction, the project is not expected to reduce overall parking, and no secondary effects related to parking displacement due to the project would occur during construction.

The Draft EIR/EIS does describe that the BART project would result in the loss of 715 spaces. That effect is not due to the HSR project. Because the HSR project will replace any temporarily or permanently displaced spaces on a 1:1 basis, the HSR project would not contribute to the loss of parking spaces resulting from the BART project.

As explained in response to submission SJM-1748, comment 3054, temporarily displaced parking will be replaced on a 1: 1 basis during construction, and permanently displaced parking will be replaced on a 1: 1 basis prior to initial operations.

The comment asserts that there would be increased traffic due to circling the surrounding neighborhoods looking for parking. This is not likely to occur. As described in the EIR/EIS, there are many existing parking lots in the nearby and greater vicinity of the SAP Center. Increasingly, individuals are using smartphone applications to find available parking. Given the ubiquitous ownership of smartphones and applications, circling by transit riders is not likely to be a substantial increase in traffic in and around the San Jose Diridon Station and SAP Center apart from their initial access or egress to the area. The traffic analysis for the EIR/EIS takes into account the different mode splits,

### 1748-3055

including those that would access San Jose Diridon Station to take HSR via park-and-ride. As a result, the EIR/EIS appropriately analyzes within Impact TR#9 in Section 3.2 the potential for secondary effects due to the use of existing parking facilities by the HSR riders who access via park-and-ride.

### 1748-3056

As noted in other responses, references to the prior parking study done for the Silicon Valley Phase II Extension Project Final Supplemental EIR/EIS (SVSX EIR/EIS; VTA and FTA 2018, as cited in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS) have been changed to refer to it as a parking inventory for the sake of clarity, and reference to the participation of SSE in that inventory has been deleted.

The EIR/EIS does not rely on mitigation related to any prior parking study in making conclusions regarding parking impacts.

## Response to Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

### 1748-3057

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-2: Construction Traffic and Parking Management Details.

While street closures and roadway modifications are discussed in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS, Appendix 2-A, Roadway Crossings, Modifications, and Closures (located in Volume 2, Technical Appendices), provides greater detail. The commenter includes a quotation from the Draft EIR/EIS's analysis of Impact TR#2 (from page 3.2-48), related to temporary traffic congestion from construction vehicles. Impact TR#2 describes all known impacts associated with this activity based on reasonable assumptions, such as details regarding how construction trucks would enter SR 152 and the effects of those movements. Within the analysis of Impact TR#2, the Draft EIR/EIS explains the IAMFs that have been incorporated into project design and have been analyzed as part of the project alternatives. The Draft EIR/EIS identifies Impact TR#2 as less than significant as temporary increases in vehicular delay are not considered significant environmental impacts within CEQA.

All IAMFs are set forth in Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features (located in Volume 2 of the Final EIR/EIS). The Draft EIR/EIS describes and evaluates the potential types, range, and scope of potential construction impacts that could occur, depending on the ultimate means and methods implemented by the contractor. The project includes IAMFs to guide and put boundaries on the contractor to ensure that there are no additional construction-related impacts of the HSR project beyond what was disclosed in the EIR/EIS. IAMFs are not mitigation for project impacts, they are part of project alternatives.

TR-IAMF#2 calls for the preparation of and compliance with a detailed CTP, for the purpose of minimizing the impact of construction and construction traffic on adjoining and nearby roadways, in close consultation with the local jurisdiction having authority over the site. For the streets around the SAP Center in San Jose, the City of San Jose would be the responsible local jurisdiction that would review the CTP and issue relevant permits for construction that would affect city streets and vehicle, transit, pedestrian, and bicycle movements. The CTP would identify the specific construction haul routes and hours of construction, which would need to be approved by the City of San Jose.

### 1748-3057

TR-IAMF#12 requires the preparation of a technical memorandum with a stated performance measure of describing how pedestrian and bicycle accessibility would be provided and supported across the corridor, with a priority for safety for pedestrians and bicycles to encourage maximum potential access from nonmotorized modes. Specific strategies are identified such as maintaining or enhancing local access programs such as Safe Routes to School and access for vulnerable populations adjacent to construction areas.

TR-IAMF#8 requires the CTP to provide a mechanism to prevent roadway construction activities from reducing roadway capacity during major athletic events or other special events at the SAP Center that substantially (10 percent or more) increase traffic on roadways affected by project construction. Mechanisms include the presence of police officers directing traffic, special-event parking, use of within-the-curb parking, or shoulder lanes for through-traffic and traffic cones.



## Response to Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

### **1748-3058**

Regarding project construction, the Authority is committed to providing replacement parking on a 1:1 basis for parking displaced temporarily. As the comment has acknowledged, there is a lot of activity in the downtown area. The exact location of available parking to be used for the 1:1 replacement is not known presently because the specific dates of construction displacement are not known, but the feasibility of replacing these spaces was assessed in the Draft EIR/EIS (see page 3.2-68) and found to be feasible. The HSR project construction details and subsequent construction scheduling must be completed to know precisely when and where parking may be displaced. When that information is available, TR-IAMF#8 requires the construction contractor to identify and provide that replacement event parking.

Regarding operations impacts, the EIR/EIS presents the parking availability information from the VTA Silicon Valley Phase II Extension Project Final Supplemental EIR/EIS (SVSX EIR/EIS; VTA and FTA 2018, as cited in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS) parking inventory and other sources, identifies the amount of HSR direct displacement of parking (and the replacement on a 1:1 basis), identifies the HSR parking demand, describes the effect of the BART project on parking, and describes the effect of planned transit service increases on likely future mode splits to access both the San Jose Diridon Station and the SAP Center events. In addition, the EIR/EIS described examples of other downtown arenas (including Sacramento, San Francisco, Detroit, and NBA and NHL arenas) over the last two decades that are benefitting from regional transit service and the use of shared parking to meet event travel demand. This evidence is discussed in the EIR/EIS. Please also see response to submission SJM-1748, comment 3042 concerning NEPA adequacy.

### **1748-3059**

Section 2.6.1.2, Planned Land Use, of the Final EIR/EIS has been revised to delete reference to the outdoor performing arts pavilion, the baseball stadium, a 240-acre Google downtown campus, and an underground parking garage. Although these were mentioned in Section 2.6.1.2 of the Draft EIR/EIS, they were not used as the baseline in the EIR for the analysis of impacts, including for the analysis of parking impacts. This is shown by the lack of mention of any of these developments in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS. The removal of this language in Section 2.6.1.2 of the Final EIR/EIS thus does not change the analysis in Section 3.2 of the EIR/EIS concerning parking.

### **1748-3060**

Table 2-5, in Chapter 2, Alternatives, of the Final EIR/EIS has been revised to delete the line item "Diridon Area parking and multimodal improvements." As noted in other responses, references to the prior parking study done for the Silicon Valley Phase II Extension Project Final Supplemental EIR/EIS (SVSX EIR/EIS; VTA and FTA 2018, as cited in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS) have been changed to refer to it as a parking inventory for the sake of clarity, and reference to the participation of SSE in that inventory has been deleted. The EIR/EIS presents the parking availability information from the VTA SVSX EIR/EIS parking inventory and other sources, identifies the amount of HSR direct displacement of parking (and the replacement on a 1:1 basis), identifies the HSR parking demand, describes the effect of the BART project on parking, and describes the effect of planned transit service increases on likely future mode splits to access both the San Jose Diridon Station and the SAP Center events. In addition, the EIR/EIS described examples of other downtown arenas (including Sacramento, San Francisco, Detroit, and NBA and NHL arenas) over the last two decades that are benefitting from regional transit service and the use of shared parking to meet event travel demand. This evidence is discussed in the EIR/EIS. Since the EIR/EIS does not find a significant impact related to parking, there is no need to identify mitigation. The project's commitments to replace temporary or permanently displaced parking on a 1:1 basis is clearly identified in the EIR/EIS and would be implemented by the Authority. The location of the permanent replacement parking is shown in the EIR/EIS and supporting exhibits.

## Response to Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

### 1748-3061

The description of all alternatives is as described in Chapter 2, Alternatives, and associated appendices, and as shown in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record. The inclusion of multiple alternatives and variants is as disclosed in the EIR/EIS. Certain design details, including specific details of HSR station design and station access, will be refined during Detailed Design Post-ROD. The Authority will verify that subsequent detailed design work is within the scope of the environmental impacts analyzed and disclosed in the Final EIR/EIS.

Provision of parking to accommodate induced parking demand is not a required component of a project description. The parking impact analysis included in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS discusses the adequacy of parking for HSR ridership and determined that there would be adequate parking to accommodate the project. Based on the increase in transit available and associated mode shift from driving to transit under multiple scenarios, available public parking spaces near San Jose Diridon Station, and given that BART patrons would use some of these parking spaces, the EIR/EIS concluded that “the project’s increased parking demand is not expected to result in insufficient parking for either the San Jose Diridon Station or the SAP Center or to result in the construction of additional remote parking facilities.” Specifically, as discussed under Impact TR#9 in Section 3.2 of the Draft EIR/EIS, taking into account an expected increase of 20 percent in transit share due to BART and Caltrain extension/increases, the project would only have a net increase in demand of 375 parking spaces (considering HSR parking demand, BART reduction of spaces, and reduced demand due to transit), which would affect 11 percent of the approximately 3,430 remaining publicly available parking spaces within 0.33 mile of San Jose Diridon Station and 3 percent of the approximately 13,735 parking spaces within 0.5 mile. As noted in Section 3.2.5.3, San Jose Diridon Station and SAP Center Parking, of the Draft EIR/EIS, there are an additional 4,798 public parking spaces between 0.5 and 1 mile from the San Jose Diridon Station, as well as private parking lots and additional parking opportunities more than 1 mile from the station, including at the San Jose International Airport. Assuming a 30 percent increase in transit share, the transit increase would offset demand for 2,100 parking spaces, which would more than offset the loss of 715 spaces due to BART and the 1,060 parking space demand for HSR riders. In any case, there would be adequate remaining parking in the general proximity of the SAP Center for SAP Center patrons.

The impact under CEQA would be less than significant for all four project alternatives

### 1748-3061

because secondary environmental effects on transportation, air quality, noise, safety, or land use related to parking would either not occur or would be less than significant. No mitigation for induced parking demand is required under CEQA for less-than-significant impacts.

The Authority as lead agency has presented substantial evidence to support its impact determinations and application of mitigation. The additional plans in development are noted.

### 1748-3062

The EIR/EIS presents the parking availability information from the VTA Silicon Valley Phase II Extension Project Final Supplemental EIR/EIS (SVSX EIR/EIS; VTA and FTA 2018, as cited in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS) parking inventory and other sources, identifies the amount of HSR direct displacement of parking (and the replacement on a 1:1 basis), identifies the HSR parking demand (including so-called “spillover demand,” which refers to demand for parking beyond the HSR provided parking), describes the effect of the BART project on parking, and describes the effect of planned transit service increases on likely future mode splits to access both the San Jose Diridon Station and the SAP Center events. In addition, the EIR/EIS described examples of other downtown arenas (including Sacramento, San Francisco, Detroit, and NBA and NHL arenas) over the last two decades that are benefitting from regional transit service and the use of shared parking to meet event travel demand. This evidence is discussed in the EIR/EIS. Furthermore, the analysis in the San Jose to Merced Project Section EIR/EIS does consider the potential secondary effects relative to safety, air quality, and traffic in Section 3.2 of the Draft EIR/EIS as part of the parking impact analysis.

## Response to Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

### 1748-3063

Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS discusses parking for HSR ridership and is based on a baseline year of 2015. All HSR riders are included in the ridership estimates, including any transferring from Norman Y. Mineta San Jose International Airport, and are therefore factored into parking estimates. Pick-up and drop-off locations are provided in station plans included in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record. Traffic and circulation impacts of additional riders travelling to and from Diridon Station are analyzed in Section 3.2.

### 1748-3064

As stated in other responses (for example, see response to submission SJM-1748, comment 3042), references to the prior parking study done for the Silicon Valley Phase II Extension Project Final Supplemental EIR/EIS (SVSX EIR/EIS; VTA and FTA 2018, as cited in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS) have been changed to refer to it as a parking inventory for the sake of clarity, and reference to the participation of SSE in that inventory has been deleted. See response to submission SJM-1748, comment 3042 regarding the NEPA adequacy of the EIR/EIS regarding parking. See response to submission SJM-1748, comment 3055 concerning circling for parking and potential secondary effects.

The comment is correct that the EIR/EIS analysis assumes use of commercially available parking at market prices to meet HSR park and ride mode share. As shown by over a decade of research by MTC on best practice parking policy and case studies summarized in the Value Pricing Pilot Parking Project, sharing and pricing parking extend the use and supply of parking resources and influence parking market demand and parking occupancy (MTC n.d.). The federally funded SFMTA evaluation report of the SFpark Pilot Project found that parking pricing and management in a local environment where parking demand is greater than the supply of parking can increase the availability of parking, ease finding a parking space, reduce average parking rates, and reduce GHG and VMT (SFMTA 2014). SFMTA has special event parking regulations and pricing for events at the Oracle Park and the Chase Center to make sure parking spots are available for events and to reduce traffic congestion by discouraging circling for free or cheaper parking near the ballpark and arena. For example, SFMTA parking meters on blocks within walking distance to the two venues operate from 9 a.m. to 10 p.m. Monday to Saturday and from 12 p.m. to 6 p.m. on special event Sundays and special event hours, with meters priced at \$8/hour (SFMTA n.d.). This research and real-world experience support the Authority's assumption that commercially available parking can be priced and managed to meet the Authority's parking needs and SAP Center event parking needs.

## Response to Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

### 1748-3065

The comment states that the project is not defined. The description of all alternatives is as described in Chapter 2, Alternatives, and associated appendices, and as shown in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record. The graphics in Chapter 2 are for illustrative purposes. Please refer to Volume 3 of the EIR/EIS for composite plan, profile, and typical sections at Diridon (Sheet TT-D4003, Book 4A), as well as station plans in Book 4C for Alternative 4. As noted in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS, project operations would permanently displace parking at and adjacent to the San Jose Diridon Station (all alternatives), the SAP Center (all alternatives), and the Downtown Gilroy Station (Alternatives 1, 2, and 4), but the project includes construction of replacement parking on a 1:1 basis, so there would be no permanent reduction of available parking at these locations.

### 1748-3066

The comment concerns removal of parking spaces in SAP Center parking lots A, B, and C. Details of parking displacement are discussed in Section 3.2, Transportation, of the Final EIR/EIS, specifically in Section 3.2.5.3, Diridon Station and SAP Center Parking. Please refer to Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record for more detailed drawings of proposed project elements.

### 1748-3067

The commenter's preference for an alternative from 2010 is noted. Chapter 2, Alternatives, and Appendix 2-I, Alternatives Considered during Alternatives Screening Process, of the Draft EIR/EIS describe the alternatives previously considered and the reasons for either advancing them in the environmental study or dismissing them from further consideration. In 2010, the Authority was considering dedicated grade-separated alignments outside the Caltrain right-of-way. Per SB 1029, the California legislature mandated that between San Francisco and San Jose, the HSR project would be mostly at-grade and within the Caltrain corridor. Per SB 1029, the Authority developed Alternative 4, which is an at-grade alignment mostly within the Caltrain corridor. Any alignment west of the Caltrain right-of-way would displace existing residential and commercial development north and south and adjacent to the San Jose Diridon Station and would result in a greater amount of residential and commercial displacement compared to Alternative 4. Regarding project construction, the Authority is committed to providing replacement parking on a 1:1 basis for parking displaced temporarily. As the comment has acknowledged, there is a lot of activity in the downtown area. The exact location of available parking to be used for the 1:1 replacement is not known presently because the specific dates of construction displacement are not known. HSR project construction details along with subsequent construction scheduling must be completed to determine when parking within the identified footprint would actually be displaced and for how long. When that information is available, TR-1AMF#8 requires the construction contractor to identify and provide that replacement event parking. Regarding the locations of replacement parking for permanent effects on SAP Center parking please see the response to submission SJM-1748, comment 3086.



## Response to Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

### 1748-3068

The comment notes concerns about the project description. Figure 2-65 illustrates the conceptual completed San Jose Diridon At-Grade Station Plan for Alternative 4. Temporary construction easements are not reflected in this graphic. The TCEs shown in Appendix 3.1-A, Parcels within the HSR Project Footprint, are consistent with the TCEs shown in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record. Table 2-9 provides a summary of Diridon Station features, including parking.

Section 3.2, Transportation, determined that there would be adequate parking supply to accommodate the project. TR-IAMF#8 is included in Section 2.6.2.3, HSR Project Impact Avoidance and Minimization Features. TR-IAMF#8 is described in detail in Volume 2, Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features, of the Draft EIR/EIS. TR-IAMF#8 is therefore part of the project description.

Chapter 2, Alternatives, identifies construction staging locations, lengths of street closures or modifications, detours and street circulations, which are analyzed in Section 3.2. As of publication of the Draft EIR/EIS, station plans are conceptual. Details of shuttle coordination and drop-off and pick-up areas, as well as off-site parking, will be determined during Detailed Design Post-ROD.

Construction staging locations are included in Volume 3 of the EIR/EIS as well as listed in Table 2-17. Roadway closures and modifications are listed in Appendix 2-A, Roadway Crossings, Modifications, and Closures. Temporary and permanent roadway closures are analyzed in Section 3.2. As disclosed, exact locations of temporary closures, changes, and disruptions would be determined and minimized during the development of a CTP.

### 1748-3069

The comment states that the IAMFs should have been included in the text of the alternatives. Section 2.6.2.3, HSR Project Impact Avoidance and Minimization Features, describes all IAMFs that are included and analyzed as part of the project, which are set forth in more detail in Volume 2, Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features. Each resource topic section in Chapter 3 of the Draft EIR/EIS references the applicable IAMFs and describes how they would avoid or minimize impacts when implemented.

### 1748-3070

The comment states that there is no commitment that the IAMFs will actually be included in the project. IAMFs are project features that have been incorporated into the project to minimize environmental impacts. The project description includes them, and the analysis was conducted with these measures as part of the project. All contract documents will include the requirements of the identified IAMFs. Implementation of IAMFs are tracked by the Authority through planning, design, construction and operation as part of contract compliance. Design-related IAMFs will be incorporated into engineering plans as part of Detailed Design Post-ROD, as described in the Final EIR/EIS.

Although IAMFs are generally consistent across the program, they have been modified, where necessary, to apply to the San Jose to Merced Project Section. Commitments for specific IAMFs to be implemented to avoid and minimize specific environmental impacts are contained in the relevant resource sections in Chapter 3, Affected Environment, Environmental Consequences, and Mitigation Measures.

### 1748-3071

The comment states that the IAMFs will be only tracked after construction, not included in the project and that inclusion in the MMEP is evidence of this. IAMFs are project features that have been incorporated into the project to minimize environmental impacts. Implementation of IAMFs are tracked by the Authority through planning, design, construction and operation as part of contract compliance. IAMFs are included in the MMEP to facilitate this tracking. Design-related IAMFs will be further incorporated into engineering plans as part of Detailed Design Post-ROD, as described in the Final EIR/EIS. All contract documents will include the requirements of the identified IAMFs.

## Response to Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

### 1748-3072

The comment states that the IAMFs do not detail the means, feasibility, and effectiveness of the measures. IAMFs are project features that have been incorporated into the project to minimize environmental impacts. Construction management plans will be implemented for all construction activities along the alignment. Determination of a substantial increase in traffic on roadways affected by project construction under TR-IAMF#8 would be determined in coordination with the affected jurisdiction when construction plans are finalized. Specific locations for special-event parking would be determined on a site-by-site basis in coordination with the City of San Jose through the construction management plan. The Authority will continue to engage jurisdictions and stakeholders, including the SAP Center, during design, construction, and operation of the project.

### 1748-3073

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-2: Construction Traffic and Parking Management Details.

### 1748-3074

The comment expresses concern that IAMFs are not included by alternative in the project description Section 2.6.2.3, HSR Project Impact Avoidance and Minimization Features, describes all IAMFs that are included in the project, which are set forth in detail in Volume 2, Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features. Each resource section of the Draft EIR/EIS references the applicable IAMFs.

The comment also expresses concern that IAMFs are not included in the individual impact sections. IAMFs are included in impact analyses in Chapter 3, Affected Environment, Environmental Consequences, and Mitigation Measures, for each resource topic section where they are clearly applied to specific alternatives. They are included in the Environmental Consequences and Impact Summary for NEPA Comparison of Alternatives in each Chapter 3 resource section. Full text of each IAMF has not been included in every chapter to minimize the length of the main document. They are not included in Mitigation Measures or CEQA Significance Conclusions because they are part of the project and not mitigation to be applied to significant impacts.

The comment states that the Draft EIR/EIS is intended to be a project-level review. Full text of the IAMFs are included in Appendix 2-E and appropriately applied and referenced throughout the document to satisfy project-level review under CEQA and NEPA.

### 1748-3075

The parcel in question is APN 259-28-031, identified as Other Right-of-Way in Appendix 3.1-A, Parcels within the HSR Project Footprint, in Volume 2 of the Draft EIR/EIS. This parcel would be acquired in order to implement proposed parking mitigation in the form of a parking structure. In Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS, Impact TR#9 describes the permanent impacts of HSR operations on parking, including at the SAP Center. The discussion concludes that permanently displaced parking spaces at the San Jose Diridon Station and SAP Center area would be replaced on a 1:1 basis to preclude permanent loss of parking spaces for station users or SAP Center patrons. Replacement parking at Diridon Station is a project component described in more detail in Table 2-9 in Chapter 2, Alternatives.

## Response to Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

### 1748-3076

Regarding SB 743, the statute is accurately described on page 3.2-4 of the Draft EIR/EIS because SB 743 states in Chapter 2.7 Section 21099 (b)(3) that the adequacy of parking for a project shall not support a finding of significance.

Please refer to prior responses (including the response to submission SJM-1748, comment 3042) concerning the parking evaluation done in the EIR/EIS. The EIR/EIS does analyze potential indirect effects related to safety, traffic, and air quality under Impact TR#9 in Section 3.2, Transportation. The EIR/EIS also considers the effect of BART in its analysis. The EIR/EIS does not assert that parking is not a NEPA issue. See response to submission SJM-1748, comment 3055 concerning circling for parking and potential secondary effects.

### 1748-3077

The comment noted that the Draft EIR/EIS should properly reference IAMFs and questions their effectiveness. Please refer to Section 3.2.4.2, Impact Avoidance and Minimization Features, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the IAMFs applicable to transportation. Additional details regarding these IAMFs can be found in Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features Analysis (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS). The IAMFs are included as part of the project and are reflected in the analysis presented in Draft EIR/EIS Section 3.2.6, Environmental Consequences. IAMFs are incorporated into the Project Section design and construction to avoid or minimize environmental or community impacts. The description of each measure details the means and effectiveness of the measure in avoiding or minimizing impacts, as well as the environmental benefits of implementing the measure. The factual basis for their efficacy, feasibility, and implementation is provided. The IAMFs are included in the Mitigation Monitoring and Enforcement Plan to enhance implementation tracking, identify the responsible party, and clarify implementation timing. The inclusion of IAMFs as part of the project does not constitute deferral of mitigation, and it does not represent a violation of CEQA.

### 1748-3078

California Public Resource Code Section 21099 (b)(3) states the following (emphasis added): “This subdivision does not relieve a public agency of the requirement to analyze a project’s potentially significant transportation impacts related to air quality, noise, safety, or any other impact associated with transportation. The methodology established by these guidelines shall not create a presumption that a project will not result in significant impacts related to air quality, noise, safety, or any other impact associated with transportation. Notwithstanding the foregoing, the adequacy of parking for a project shall not support a finding of significance pursuant to this section.”

The reference to the exemption for residential, mixed-use residential, or employment center regarding parking impacts is a separate part of the PRC Code [PRC 20199 (d)(1)] and thus does not limit the reference in Section 21099 (b)(3) cited above.

### 1748-3079

The comment noted that the Draft EIR/EIS should properly reference IAMFs and questions their effectiveness. Please refer to Section 3.2.4.2, Impact Avoidance and Minimization Features, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the IAMFs applicable to transportation. Additional details regarding these IAMFs can be found in Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features Analysis (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS). The IAMFs are included as part of the project and are reflected in the analysis presented in Draft EIR/EIS Section 3.2.6, Environmental Consequences. As noted by the comment, there is a typographic error on page 3.2-7 of the Draft EIR/EIS where an incorrect reference to Section 3.10.6 is made, when the correct reference is Section 3.2.6; this has been corrected in the Final EIR/EIS. IAMFs are incorporated into the Project Section design and construction to avoid or minimize environmental or community impacts. The description of each measure details the means and effectiveness of the measure in avoiding or minimizing impacts, as well as the environmental benefits of implementing the measure. The factual basis for their efficacy, feasibility, and implementation is provided. The IAMFs are included in the Mitigation Monitoring and Enforcement Plan to enhance implementation tracking, identify the responsible party, and clarify implementation timing.

## Response to Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

### 1748-3080

The comment asserts that transportation models, forecasts, and plans cannot be found in the Draft EIR/EIS and asks about a reference in the Transportation Technical Report.

It is not required under NEPA or CEQA that every referenced source of information be included in the EIR/EIS itself. Instead, NEPA and CEQA require that the lead agency list those citations and make them available to the public on request. The process for requesting such information from the Authority was detailed in the Notice of Availability for the Draft EIR/EIS. As to the specifics, Chapter 12 of the Draft EIR/EIS, under Section 3.2, Transportation, clearly describes the Authority “2016c” and “Caltrans 2013” references (both with provided hyperlinks), and the “Authority 2016b” reference (available by requesting from the Authority).

The reference “Connecting and Transforming California: 2016 Business Plan” that is referenced in the Transportation Technical Report is more commonly known as the High-Speed Rail 2016 Business Plan. This is the same reference cited in Section 3.2, Transportation (as Authority 2016a) and the citation uses the same title as in the Transportation Technical Report. The references cited in the EIR/EIS are included in Chapter 12, References. The hyperlink to “Connecting and Transforming California: 2016 Business Plan” is provided in Chapter 12, under Section 3.2, Transportation. This link was active at the time of distribution of the EIR/EIS and is still active (as of October 9, 2021), so was available. A simple Google search for that title would readily pull up the cited document as well without the hyperlink.

Please note that the shorthand reference (Authority 2016a, Authority 2016b, for example) is different in different sections or reports because there are many Authority documents cited and the specific letter reference following the year is assigned based on the order in which the citation occurs in the text. Accordingly, the same document will have different shorthand references.

The Transportation Technical Report is a supporting document, but it is not part of the EIR/EIS itself. As such, the citations for the Transportation Technical Report are not listed in Chapter 12 of the EIR/EIS because this section only lists the citations in the EIR/EIS. As described in the Notice of Availability, technical reports are available upon request from the Authority.

### 1748-3080

The travel demand forecasting and VMT modeling contained within Chapter 3.2 of the Draft and Final EIR/EIS are complete and correct, and Chapter 3.2 thoroughly analyzes impacts and identifies adequate mitigation as applicable. The commenter has not identified any evidence of inadequacy of the forecasting, modeling, or analysis in the Final EIR/EIS.



## Response to Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

### 1748-3081

The comment requested that the Draft EIR/EIS clarify and provide additional information and justification for the travel demand forecasting models used within the transportation assessment. Please refer to Section 3.2.4.3, Methods for Impact Analysis (subsection Travel Demand Forecasts and Calculations of Vehicle Miles Traveled), of the Draft EIR/EIS for a discussion of travel demand models employed within the evaluation. As stated by the comment, information from two different travel demand forecast models was used within the Draft EIR/EIS. Ridership on the HSR system was forecast using the latest version of the statewide California High-Speed Rail Ridership and Revenue Model in California High-Speed Rail Ridership and Revenue Model, Business Plan Model Version 3 (Authority 2016c, as cited in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS). The model incorporates socioeconomic growth assumptions (population, housing, and employment forecasts) consistent with the California Statewide Travel Demand Model and adjusts them for the 2029 and 2040 forecast years. The statewide conventional passenger rail and urban transit networks are consistent with current and planned routes in the 2013 California State Rail Plan (Caltrans 2013, as cited in Section 3.2 of the Draft EIR/EIS) and plans for individual regional rail operators. As this model is not capable of forecasting peak hour traffic volumes on individual roadways within Santa Clara County, a different forecasting model was employed for that purpose. Analysts developed forecasts of vehicles that would travel on the freeways and roads in the County using the VTA model developed by VTA staff for the San Mateo City/County Association of Governments. This forecasting tool was identified as the most appropriate for the project because it was designed and calibrated for that purpose. The VTA model accurately reflects land use, travel demand, and infrastructure changes within the study area for the Draft EIR/EIS horizon years. VTA staff and analysts modified the Santa Clara County travel demand model to include and reflect the HSR ridership forecasts generated by the California High-Speed Rail Ridership and Revenue Model. Evidence that the models were used in the development of conclusions of the Draft EIR/EIS is provided via summaries of the model assumptions, inputs, scenarios, means/methods, and detailed reporting of the results provided throughout the documentation.

### 1748-3082

The comment requested that the Draft EIR/EIS provide additional details and explain how station mode of access estimates were developed, particularly relating to the provision of parking. Please refer to Section 3.2.4.3, Methods for Impact Analysis (subsection Travel Demand Forecasts and Calculations of Vehicle Miles Traveled), of the Draft EIR/EIS for a discussion of the project travel demand and mode of access calculations. Overall station-level ridership and mode of access were calculated using the latest version of the statewide California High-Speed Rail Ridership and Revenue Model in California High-Speed Rail Ridership and Revenue Model, Business Plan Model Version 3 (Authority 2016c, as cited in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS). Station-specific mode of access calculations were informed by the station's context (e.g., amount of parking, level of connecting transit services available, surrounding land uses) and historical mode of access data from other transit stations (stations within the Caltrain, BART, LA Metro, and other systems). Riders choosing to drive and park as part of their San Jose Diridon Station trip would either park at the station proper or within available spaces in downtown garages/lots and walk/shuttle to the station. The mode of access calculations do not depend on constraining parking to shift travel behavior to transit rather than auto; rather, the analysis demonstrates how the unconstrained parking demand is accommodated given a constrained parking supply. A constrained parking analysis restricts the supply of parking, not the demand for parking. The Authority's analysis fully discloses the unconstrained parking demand. Not all the parking demand is accommodated by supply immediately adjacent to the station but in surrounding publicly available parking facilities (please refer to Draft EIR/EIS Figure 3.2-4a in Section 3.2). The Authority's data-based methodology discloses the facts about parking demand and is consistent with best practice environmental science. Existing and new transit services will offset parking demand; however, the analysis is not dependent on that condition to arrive at the conclusion.

## Response to Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

### 1748-3083

Regarding the prior parking inventory being outdated, please see prior responses on this issue (such as responses to submission SJM-1748, comments 3042 and 3044).

Regarding the 2010 assessment of parking space demand, that assessment was not used in the analysis of parking impacts for the 2020 Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS.

As explained in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS, the analysis of parking was based on more recent assessments of ridership and mode splits. As explained on page 3.2-69, as shown in Table 3.2-3, the total number of trips related to parked vehicles in 2040 would be 2,340 at the San Jose Diridon Station. Each parking space is associated with 1.66 trips (as some vehicles are parked for multiple days). As shown in Table 3.2-4, the average number of passengers per parked car for the San Jose Diridon Station is 1.33. Consequently, the daily access/egress trips associated with the San Jose Diridon Station would create an additional demand for 1,060 parking spaces (beyond current existing demand).

### 1748-3084

The comment stated that the Draft EIR/EIS should provide additional details and explain how station mode of access estimates were developed, particularly relating to the provision of parking and rental car facilities. Please refer to Section 3.2.4.3, Methods for Impact Analysis (subsection Travel Demand Forecasts and Calculations of Vehicle Miles Traveled), of the Draft EIR/EIS for a discussion of the project travel demand and mode of access calculations. Overall station-level ridership and mode of access was calculated using the latest version of the statewide California High-Speed Rail Ridership and Revenue Model in California High-Speed Rail Ridership and Revenue Model, Business Plan Model Version 3 (Authority2016c, as cited in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS). Station-specific mode of access calculations were informed by the station's context (e.g., amount of parking, level of connecting transit services available, surrounding land uses) and historical mode of access data from other transit stations (stations within the Caltrain, BART, LA Metro, and other systems). Riders choosing to drive and park as part of their San Jose Diridon Station trip would either park at the station proper or within available spaces in downtown garages and walk/shuttle to the station. Similarly, riders using a rental car would use off-site facilities and be shuttled to the station, as on-site rental car facilities are not proposed. The mode of access calculations do not depend on constraining parking to shift travel behavior to transit rather than auto; rather, the analysis demonstrates how the unconstrained parking demand is accommodated given a constrained parking supply. A constrained parking analysis restricts the supply of parking, not the demand for parking. The Authority's analysis fully discloses the unconstrained parking demand. Not all the parking demand is accommodated by supply immediately adjacent to the station but in surrounding publicly available parking facilities (please refer to Draft EIR/EIS Figure 3.2-4a in Section 3.2). The Authority's data-based methodology discloses the facts about parking demand and is consistent with best practice environmental science. Existing and new transit services will offset parking demand; however, the analysis is not dependent on that condition to arrive at the conclusion.

## Response to Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

### 1748-3085

The EIR/EIS presents the parking availability information from the VTA Silicon Valley Phase II Extension Project Final Supplemental EIR/EIS (SVSX EIR/EIS; VTA and FTA 2018, as cited in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS) parking inventory and other sources, identifies the amount of HSR direct displacement of parking (and the replacement on a 1:1 basis), identifies the HSR parking demand, describes the effect of the BART project on parking, and describes the effect of planned transit service increases on likely future mode splits to access both the San Jose Diridon Station and the SAP Center events. Specifically, the EIR/EIS does present the project's parking demand (1,060 spaces) at San Jose Diridon Station on page 3.2-69 of the Draft EIR/EIS. In addition, the EIR/EIS described examples of other downtown arenas (including Sacramento, San Francisco, Detroit, and NBA and NHL arenas) over the last two decades that are benefitting from regional transit service and the use of shared parking to meet event travel demand. The Draft EIR/EIS finds that through the combination of existing parking spaces and the reduction of parking demand with planned Caltrain and BART service, the project's increased parking demand can be met, which would avoid significant secondary environmental effects, as discussed in Impact TR#9 in Section 3.2. This evidence is discussed in the EIR/EIS. See response to submission SJM-1748, comment 3055 concerning circling for parking and potential secondary effects.

### 1748-3086

Regarding construction, as referenced in TR-IAMF#3, in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS, there may be the need for off-site parking for either construction workers and/or to replace temporarily displaced parking spaces for others during construction. The specific locations are not known at this time and would be determined as part of construction planning and management.

For operations relative to San Jose Diridon Station, the project includes a new parking structure just east of the San Jose Diridon Station building at Cahill/Crandall Streets, a second structure at Stockton/Alameda west of the railroad right-of-way, and a third site north of the SAP Center, which collectively would provide a 1:1 replacement of permanent parking spaces displaced by the project in proximity to the San Jose Diridon Station and SAP Center. For Alternatives 1, 2, and 3, there would be replacement parking north of the SAP Center, which would consist of new surface parking at the corner of Julian/Montgomery north of Julian Street as shown in design sheet TT-D0153 in Draft EIR/EIS Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, Alternative 1, Book 1A for Alternative 1. For Alternative 4, the referenced parking structure in the northern portion of the SAP Parking Lot is a reference to the proposed inclusion of a new parking structure for Alternative 4 just north of the SAP Center in the existing parking lot. The location of this structure is shown in design sheet TT-D4003 in Draft EIR/EIS Volume 3, Alternative 4, Book 4A for Alternative 4.

The permanent parking spaces included in the project are for replacement of existing parking spaces only; they are not intended to be specifically dedicated for HSR riders or HSR employees. HSR riders or employees seeking parking would need to seek parking as a member of the general public. There is no proposed off-site new parking for operations (beyond the new structures proposed in and around San Jose Diridon Station specifically shown on the design drawings) as part of the HSR project. The text in Chapter 2, Alternatives, and Section 3.2 of the Final EIR/EIS has been clarified per this response.

## Response to Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

### 1748-3087

The comment noted that the Draft EIR/EIS should provide additional information and justification regarding the baseline scenarios evaluated in the transportation analyses. Please refer to Draft EIR/EIS Section 3.2.4.3, Methods for Impact Analysis (subsection Baseline Operations Analysis), for a discussion of the document's analysis scenarios. The Draft EIR/EIS evaluates multiple baseline scenarios. First, "Existing Conditions" and "Existing Plus Project" scenarios are evaluated, which assess the impacts of project construction on transportation conditions that prevailed at the time of the issuance of the NOP. The Existing Conditions scenarios are based on data and traffic counts collected in 2016, 2017, and 2018. Counts were collected during clear mid-week days when local schools were in session. A second set of baseline conditions scenarios are evaluated reflecting "Year 2029" and "Year 2029 Plus Project" conditions. These analyses evaluate transportation conditions forecast to prevail in the year 2029, with the operations of the project's first phase. The baseline conditions assessment conducted within the Draft EIR/EIS transportation section was prepared in accordance with CEQA and NEPA guidelines.

### 1748-3088

The EIR/EIS presents the parking availability information from the VTA Silicon Valley Phase II Extension Project Final Supplemental EIR/EIS (SVSX EIR/EIS; VTA and FTA 2018, as cited in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS) parking inventory and other sources, identifies the amount of HSR direct displacement of parking (and the replacement on a 1:1 basis), identifies the HSR parking demand, describes the effect of the BART project on parking, and describes the effect of planned transit service increases on likely future mode splits to access both the San Jose Diridon Station and the SAP Center events. In addition, the EIR/EIS described examples of other downtown arenas (including Sacramento, San Francisco, Detroit, and NBA and NHL arenas) over the last two decades that are benefitting from regional transit service and the use of shared parking to meet event travel demand. Also, see the response to submission SJM-1748, comment 3042 concerning NEPA adequacy. This evidence is discussed in the EIR/EIS. Furthermore, the analysis in the San Jose to Merced Project Section EIR/EIS does consider the potential secondary effects relative to safety, air quality, and traffic in Section 3.2 of the Draft EIR/EIS as part of the parking impact analysis, within the analysis of Impact TR#9.

### 1748-3089

The EIR/EIS presents the parking availability information from the VTA Silicon Valley Phase II Extension Project Final Supplemental EIR/EIS (SVSX EIR/EIS; VTA and FTA 2018, as cited in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS) parking inventory and other sources, identifies the amount of HSR direct displacement of parking (and the replacement on a 1:1 basis), identifies the HSR parking demand, describes the effect of the BART project on parking, and describes the effect of planned transit service increases on likely future mode splits to access both the San Jose Diridon Station and the SAP Center events. In addition, the EIR/EIS described examples of other downtown arenas (including Sacramento, San Francisco, Detroit, and NBA and NHL arenas) over the last two decades that are benefitting from regional transit service and the use of shared parking to meet event travel demand. This evidence is discussed in the EIR/EIS. Furthermore, the analysis in the San Jose to Merced Project Section EIR/EIS does consider the potential secondary effects relative to safety, air quality, and traffic in Section 3.2 of the Draft EIR/EIS as part of the parking impact analysis, within Impact TR#9.

The commenter does not present any specific evidence that the identification of existing parking supply is incorrect. While the commenter provides an exhibit (Exhibit C) that is titled "Map 2 –Existing Parking within 1/3 mile Available Spaces," a review of that exhibit shows that the "spaces lost" actually contain parking today. For example, Exhibit C shows all parking east of the railroad right-of-way/San Jose Diridon Station east to Los Gatos Creek and some parking areas east of Los Gatos Creek as "spaces lost", whereas a review of Google Earth aerial imagery from September 26, 2020 (which is after the submission of this comment letter), shows that these areas contain parking presently. Thus, Exhibit C does not contradict the EIR/EIS identification of existing parking areas. Instead, as referenced in this comment, Exhibit C shows parking areas that could be displaced by future development, including the Google Project. This exhibit identifies 1,771 spaces that may be lost. The comment also refers to an estimated 5,455 parking spaces that will be lost, but Exhibit C does not identify those spaces, and there is no substantiation in this comment (or in the comment letter overall) what the source is for the 5,455 space estimate, so no further response is provided regarding the 5,455 spaces. Regarding the 1,771 spaces that maybe lost due to other development, that is not an impact of the HSR project over the existing conditions baseline and thus this is not addressed in Section 3.2 of the EIR/EIS. Instead, the impacts of the HSR project, in combination with other future development, is addressed in Section 3.19,



## Response to Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

### 1748-3089

Cumulative Impacts, of the EIR/EIS. As discussed in the response to submission SJM-1748, comment 3043, Section 3.19, Cumulative Impacts, of the EIR/EIS has been updated to take into account the effects of the Google Downtown West project and other potential future development in regards to parking near the SAP Center. As a result, the Final EIR/EIS does take into account potential cumulative effects on parking.

### 1748-3090

The comment requested that the Draft EIR/EIS provide additional details and explain how station mode of access estimates were developed, particularly relating to the provision of parking. Please refer to Section 3.2.4.3, Methods for Impact Analysis (subsection Travel Demand Forecasts and Calculations of Vehicle Miles Traveled), of the Draft EIR/EIS for a discussion of the project travel demand and mode of access calculations. Overall station-level ridership and mode of access were calculated using the latest version of the statewide California High-Speed Rail Ridership and Revenue Model in California High-Speed Rail Ridership and Revenue Model, Business Plan Model Version 3 (Authority 2016c, as cited in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS). Station-specific mode of access calculations were informed by the station's context (e.g., amount of parking, level of connecting transit services available, surrounding land uses) and historical mode of access data from other transit stations (stations within the Caltrain, BART, LA Metro, and other systems). Riders choosing to drive and park as part of their San Jose Diridon Station trip would either park at the station proper or within available spaces in downtown garages and walk/shuttle to the station. The analysis presented in the Draft EIR/EIS fully discloses the project's unconstrained parking demand and demonstrates how the unconstrained parking demand is accommodated given a constrained parking supply. Not all the parking demand is accommodated by supply immediately adjacent to the station but in surrounding publicly available parking facilities (please refer to Draft EIR/EIS Figure 3.2-4a in Section 3.2). Project parking demand would be accommodated within these publicly available facilities and is not expected to spill over beyond those locations.

### 1748-3091

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-2: Construction Traffic and Parking Management Details.

The commenter discusses Impacts TR#1 and TR#2, specifically the level of detail provided in the Draft EIR/EIS and suggests that the project is deferring mitigation. Within the discussion of Impacts TR#1 and TR#2, the Draft EIR/EIS explains the IAMFs that have been incorporated into project design and have been analyzed as part of the project alternatives. All IAMFs are set forth in Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features (located in Volume 2, Technical Appendices, of the EIR/EIS). The Draft EIR/EIS describes and evaluates the potential types, range, and scope of potential construction impacts that could occur, depending on the ultimate means and methods implemented by the contractor. The project includes IAMFs to guide and put boundaries on the contractor to ensure that there are no additional construction-related impacts of the HSR project beyond what was disclosed in the EIR/EIS. TR-IAMF#8 details the contractor's requirements during all special events within the Project Section, including those occurring at the SAP Center. Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, of the Draft EIR/EIS includes preliminary design, sufficient for environmental analysis. The Draft EIR/EIS includes a conservative environmental footprint to ensure that proposed impacts are analyzed. The Draft EIR/EIS, including Appendix 2-A, Roadway Crossings, Modifications, and Closures (located in Volume 2), describes and evaluates all currently known construction-related impacts on roadways within the Project Section, in accordance with CEQA guidelines, associated with any additional temporary roadway closures or detours.

Exhibit D, which was provided by the commenter, contains a technical memo about the Diridon Station Area Street Networks and does not contain any specific comments about the contents of the EIR/EIS for the HSR project. As such, specific responses have not been prepared concerning the contents of Exhibit D. Exhibit D describes transportation and circulation issues concerning Google's Downtown West project, the transit station, and other developments in the Diridon Station area. The Authority has evaluated traffic and circulation conditions in the Diridon Station area including the environs around the SAP Center and taken those into consideration with the evaluation of construction period and operational traffic and circulation effects. Specifically, regarding the potential Google Downtown West project, cumulative effects are discussed in the Final EIR/EIS

## Response to Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

### 1748-3091

Section 3.19, Cumulative Impacts, which was updated to include information from the Google Downtown West Draft EIR, which was completed after release of the Draft EIR/EIS for the HSR project.

### 1748-3092

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-2: Construction Traffic and Parking Management Details.

TR-IAMF #6 details the contractor requirements relative to the hours of material delivery and construction employee arrival and departures. The contractor can control the hours of material deliveries as well as the start and end time of construction shifts. TR-IAMF#8 details the contractor's requirements for preventing construction from reducing roadway capacity during peak hours and special events, including those at the SAP Center. These features are incorporated as part of the project. In addition, the analysis in the San Jose to Merced Project Section EIR/EIS does consider the potential secondary effects relative to safety, air quality, and traffic in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS as part of the parking impact analysis, within Impact TR#9.

### 1748-3093

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-2: Construction Traffic and Parking Management Details.

Refer to TR-IAMF#8 in Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features (located in Volume 2, Technical Appendices, of the EIR/EIS). The contractor is required to provide a mechanism to prevent roadway construction activities from reducing roadway capacity during special events or major athletic events. This would include events at the SAP Center that increase traffic on the local area roadway network.

### 1748-3094

The comment noted that the Draft EIR/EIS should illustrate the locations of pickup and drop-off at the San Jose Diridon Station; the comment also notes that the Draft EIR/EIS should evaluate the effects of roadway closures and modifications. Please refer to Figure 2-65 in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS for the locations of pickup and drop-off at the station. Please refer to Impact TR#3 and Impact TR#4 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the analysis of the effects of roadway closures and alterations within the Project Section. Please refer to Table 3.2-14 in Section 3.2 of the Draft EIR/EIS for a list of the roadway closures and modifications by alternative. The effects of these closures on the rerouting of traffic is evaluated and described within the technical LOS analysis summarized in Impacts TR#3 and TR#4.

## Response to Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

### 1748-3095

The comment requested that the Draft EIR/EIS provide additional details and justification for how San Jose Diridon Station mode of access estimates were developed, particularly relating to the provision of parking and vehicle trips. Please refer to Section 3.2.4.3, Methods for Impact Analysis (subsection Travel Demand Forecasts and Calculations of Vehicle Miles Traveled), of the Draft EIR/EIS for a discussion of the project travel demand and mode of access calculations. Overall station-level ridership and mode of access were calculated using the latest version of the statewide California High-Speed Rail Ridership and Revenue Model in California High-Speed Rail Ridership and Revenue Model, Business Plan Model Version 3 (Authority 2016c, as cited in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS). Station-specific mode of access calculations were informed by the station's context (e.g., amount of parking, level of connecting transit services available, surrounding land uses) and historical mode of access data from other transit stations (stations within the Caltrain, BART, LA Metro, and other systems). Riders choosing to drive and park as part of their San Jose Diridon Station trip would either park at the station proper or within available spaces in downtown garages and walk/shuttle to the station. The analysis presented in the Draft EIR/EIS fully discloses the project's unconstrained parking demand and demonstrates how the unconstrained parking demand is accommodated given a constrained parking supply. Not all the parking demand is accommodated by supply immediately adjacent to the station but in surrounding publicly available parking facilities (please refer to Draft EIR/EIS Figure 3.2-4a in Section 3.2). Project parking demand would be accommodated within these publicly available facilities and is not expected to spill over beyond those locations. Additional parking demand analysis is not required by NEPA or CEQA, as the mode of access assumptions rely on parking within the Authority's control or publicly available pay-for-use parking.

### 1748-3096

The comment requested that the Draft EIR/EIS provide additional information related to quad gates and roadway closures. Please refer to Impact TR#7 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the impacts of roadway closures and gate-down time on intersection LOS and vehicular delay. The analysis presented fully reflects the traffic shifts associated with all roadway closures and modifications and delay related to gate-down time. The traffic analysis presented in the Draft EIR/EIS includes the presence and operation of quad gates at all at-grade crossings under Alternative 4. For additional details regarding four-quadrant gates and their associated improvements, please refer to Impact S&S#4 in Section 3.11, Safety and Security, of the Draft EIR/EIS. Please refer to Table 3.2-14 in Section 3.2 of the Draft EIR/EIS for a summary of the roadway closures and modifications analyzed within the Draft EIR/EIS. Additional analysis is not required, as the Draft EIR/EIS reflects all quad gates and roadway closures included as part of the project.

### 1748-3097

This comment makes multiple comments, all of which are responded to in prior comments. For comments regarding the adequacy of the analysis of available parking, please refer to the response to submission SJM-1748, comments 3043, 3044, 3089, and others. For comments regarding the Google development and the cumulative impact on parking, please refer to the response to submission SJM-1748, comments 3043 and 3089. For comments regarding parking for construction workers, please refer to the response to submission SJM-1748, comment 3086.

### 1748-3098

For comments regarding the adequacy of the analysis of available parking, please refer to the response to submission SJM-1748, comments 3043, 3044, 3089, and others. For comments regarding parking for construction workers, please refer to the response to submission SJM-1748, comment 3086.

Regarding comments that claim the Google Project will displace parking (per that shown in Exhibit C), please refer to the response to submission SJM-1748, comments 3043 and 3089.

## Response to Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

### 1748-3099

This comment makes multiple comments, all of which are responded to in prior comments. For comments regarding the adequacy of the analysis of available parking, please refer to the response to submission SJM-1748, comments 3042, 3043, 3044, 3089, and others. For comments regarding the Google Project and the cumulative impact on parking, please refer to the response to submission SJM-1748, comments 3043 and 3089.

### 1748-3100

Please see response to submission SJM-1748, comments 3082 and 3084, regarding the methods used to assess parking demand and the question of “unconstrained” versus “constrained” demand. Regarding mitigation, the project includes replacement of temporary parking during construction on a 1:1 basis and replacement of any permanently displaced parking on a 1:1 basis as part of the project. The project also includes construction management plans and construction traffic plans to manage construction disruption and traffic during construction.

### 1748-3101

Please see the response to submission SJM-1748, comment 3086 regarding permanent replacement parking locations.

### 1748-3102

This comment reiterates prior comments regarding the availability of parking, all of which are responded to in prior responses. For comments regarding the adequacy of the analysis of available parking, please refer to the response to submission SJM-1748, comments 3042, 3043, 3044, 3064, 3089, and others. For comments regarding the Google Project and the cumulative impact on parking, please refer to the response to submission SJM-1748, comments 3043 and 3089.

### 1748-3103

This comment mostly quotes from the EIR/EIS analysis and then repeats the same comments regarding the adequacy of the analysis of available parking, which have been previously responded to. For comments regarding the adequacy of the analysis of available parking, please refer to the response to submission SJM-1748, comments 3042, 3043, 3044, 3089, and others. For comments regarding the Google Project and the cumulative impact on parking, please refer to the response to submission SJM-1748, comments 3043 and 3089. Regarding issues concerning constrained vs. unconstrained parking demand, please see response to submission SJM-1748, comments 3082 and 3084. The references to other arenas’ sporting facilities that have higher transit mode share than SAP Center at present when there is frequent transit service is highly appropriate citation of real-world evidence of what the likely future modes of access would be to the SAP Center in the future with expanded Caltrain, BART, VTA, and HSR service.

### 1748-3104

The HSR project does not call for the elimination of parking. In fact, the project proposed to replace all temporarily displaced parking and all permanently displaced parking on a 1:1 basis. The analysis in the EIR/EIS describes that some HSR passengers would drive and park to access the San Jose Diridon Station. The EIR/EIS provides an analysis, with supporting evidence, as to why there would be adequate parking for SAP Center event parking even taking into account the demand relative to the HSR project and when considering the increased transit mode share due to the substantial transit improvements due to Caltrain, BART, VTA, and HSR investments in the area. San Jose is changing, and access to the San Jose Diridon Station and SAP Center will also change over time. There are many examples of downtown transit stations without parking, including notably the existing Caltrain 4th and King Terminal and the Salesforce Transit Center in San Francisco.

## Response to Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

### 1748-3105

The comment noted that the Draft EIR/EIS should provide additional details and explain how station mode of access estimates were developed, particularly relating to the City of San Jose's General Plan Goals. Please refer to Section 3.2.4.3, Methods for Impact Analysis (subsection Travel Demand Forecasts and Calculations of Vehicle Miles Traveled), of the Draft EIR/EIS for a discussion of the project travel demand and mode of access calculations. Overall station-level ridership and mode of access were calculated using the latest version of the statewide California High-Speed Rail Ridership and Revenue Model in California High-Speed Rail Ridership and Revenue Model, Business Plan Model Version 3 (Authority 2016c, as cited in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS). Station-specific mode of access calculations were informed by the station's context (e.g., amount of parking, level of connecting transit services available, surrounding land uses) and historical mode of access data from other transit stations (stations within the Caltrain, BART, LA Metro, and other systems). Riders choosing to drive and park as part of their San Jose Diridon Station trip would either park at the station proper or within available spaces in downtown garages and walk/shuttle to the station. The commute goals referenced by the comment (e.g., 40% drive alone mode share, decreasing reliance on automobiles) and expressed within the City of San Jose's General Plan and associated documents were not used as a technical input into the ridership or mode of access forecasts developed within the Draft EIR/EIS. The Draft EIR/EIS provides a summary of the City of San Jose's General Plan goals and policies related to transportation as background information. As required by CEQA and NEPA, the project's consistency with the applicable goals of relevant jurisdictions is also evaluated and described. However, the modal split-related goals and aspirations of these documents and policies are not used as technical input into the Draft EIR/EIS forecasts of transportation conditions or the project's effects on regional/local travel.

### 1748-3106

This comment mostly quotes from the EIR/EIS analysis and then repeats the same assertion made in other comments that different analyses of parking should have been done. Please refer to comments regarding the adequacy of the analysis of available parking (see response to submission SJM-1748, comments 3042, 3043, 3089, and others). As explained therein, the Draft EIR/EIS did include an assessment of parking supply (in the form of an existing parking inventory), an assessment of parking demand due to the HSR project, and an assessment of the effect of planned transit expansions by Caltrain and BART, and the Final EIR/EIS includes an assessment of the cumulative effects with the Google Project. Thus, there is no deferral of analysis needed to adequately disclose the effects of the project.

### 1748-3107

This comment cites current customer transit use and does not take into account the substantial changes in future transit use with the expanded Caltrain service (per the Peninsula Corridor Electrification project, which is in construction), the BART extension to San Jose (which is approved), and the HSR project. While HSR, as an intercity service, may not be used for access by SAP Center patrons as much, there would likely be some patrons who might use HSR to reach San Jose from San Francisco, Millbrae, Gilroy, and the Central Valley.

Regarding the comment of a "mythical" garage north of SAP Center, it is not a myth, it is part of the project as discussed in response to submission SJM-1748, comment 3086.

### 1748-3108

This comment mostly quotes from the EIR/EIS analysis and then repeats the same comments regarding the adequacy of the analysis of available parking, which have been previously responded to. For comments regarding the adequacy of the analysis of available parking, please refer to the response to submission SJM-1748, comments 3043, 3044, 3089, and others. For comments regarding the Google Project and the cumulative impact on parking, please refer to the response to submission SJM-1748, comments 3043 and 3089.



## Response to Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

### 1748-3109

Regarding circling and the potential for secondary effects, see response to submission SJM-1748, comment 3055.

### 1748-3110

The EIR/EIS analysis of ridership mode of access is based on professional practice for forecasting mode of access. The methods are described in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS. The analysis was done to realistically estimate mode of access to support the EIR/EIS analysis of traffic, parking, and other impacts. There is no effort to make an artificial assumption regarding mode of access, and the comment's assertion that there is some "desire" to minimize the number of riders using park-and-ride in order to avoid cost is without merit and without evidence. Regarding the adequacy, please see prior responses to comments on this issue.

### 1748-3111

The EIR/EIS analysis of ridership mode of access is based on professional practice for forecasting mode of access. The methods are described in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS. The analysis was done to realistically estimate mode of access to support the EIR/EIS analysis of traffic, parking, and other impacts. Regarding comments on the adequacy of the analysis of available parking, please see response to submission SJM-1748, comment 3089 and others. See response to submission SJM-1748, comment 3055 concerning circling for parking and potential secondary effects.

### 1748-3112

The referenced articles primarily discuss BART and parking relative to the suburban BART stations in Antioch, North Concord/Martinez, Pleasant Hill, Walnut Creek, Dublin/Pleasanton, and West Dublin/Pleasanton. The setting of these BART stations within suburban communities is very different than the setting of the San Jose Diridon Station at present, since the San Jose Diridon Station is a major intermodal station with multiple train services (Caltrain, ACE, Amtrak, Capitol Corridor, VTA light rail), a bus transit station, and proximity to downtown San Jose. Furthermore, in the future, San Jose Diridon Station will become even more of a transit-rich station with the increase in Caltrain service with the in-construction Peninsula Corridor Electrification Project, the approved BART extension to San Jose, and the addition of HSR. Thus, the comparison between parking issues/impacts of suburban stations with much more limited transit linkages and the future transit-rich condition of the San Jose Diridon Station is not appropriate information by which to consider impacts at/adjacent to San Jose Diridon Station.

### 1748-3113

SAP Center employees use the existing parking spaces in and around SAP Center at present. The HSR project would replace 1:1 all temporarily and permanently displaced parking spaces in and around San Jose Diridon Station/SAP Center due to the project. It is correct that the portion of HSR riders who choose a park-and-ride mode would contribute to demand for parking in and around San Jose Diridon Station. However, increased transit, particularly through Caltrain and BART, will also provide increased opportunities for SAP Center employees and patrons, as well as HSR riders, to access San Jose Diridon Station or SAP Center via transit, which would offset some of the parking demand.

## Response to Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

### 1748-3114

Both NEPA and CEQA encourage tiering of environmental documents. The Authority has used a tiered environmental review process to support tiered decisions for the HSR system. The Authority and the Federal Railroad Administration prepared two Tier 1 documents for the statewide HSR system. Program or first-tier EIR/EISs are deliberately focused on the "big picture" impacts of proposed actions and the broad policy choices related to such actions. To avoid repetition and to help focus the document on issues ripe for decision, a lead agency may tier its environmental documents so that later Program or second-tier EIR/EISs incorporate and build upon the analysis and decisions made at the Program level. A first-tier EIR/EIS may therefore be limited to the analytical information necessary for an informed decision on the broad policy issues presented, with detailed analysis of potential impacts of a more specific, site-specific decision to follow when a second-tier EIR/EIS is prepared. In a project-level EIR/EIS that follows a program EIR/EIS (or put another way, a second-tier EIR following a first-tier EIR/EIS), tiering has the effect of focusing the analysis on a narrower geographic area and the more specifically defined project.

The San Jose to Merced Project Section EIR/EIS properly tiers by: being consistent with the broad policy decisions previously reached about the system; explaining the relationship between the first tier and the second tier (Program EIR/EISs and project-level EIR/EIS); utilizing the Program EIR/EISs for background information and to inform the second-tier analysis, making the Program EIR/EISs available to the public; and by focusing on and analyzing the impacts of implementing a specifically defined high-speed train project between San Jose and Merced.

This Draft EIR/EIS is based on a preliminary level of design (15%) and provides a conservative assessment of impacts by overstating the geographic area that encompasses the project footprint. More specifics would be determined during final design, but environmental impacts are not expected to change dramatically.

### 1748-3115

Construction staging locations are included in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, of the EIR/EIS as well as listed in Table 2-17. Detailed construction phasing information is not available at the preliminary engineering phase. The EIR/EIS has made conservative assumptions in the construction impact analysis as appropriate to resource topic sections. In the absence of detailed construction staging, the Authority has likely overstated construction impacts. Detailed construction phasing will be determined during Detailed Design Post-ROD. The final design will be scrutinized by the Authority to ensure consistency with the analysis in the EIR/EIS. In addition, the Authority will continue to engage jurisdictions and stakeholders during the design, construction, and operation of the project.

### 1748-3116

Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS does describe the various aspects of construction that would result in noise impacts, such as demolition of existing structures; clearing and grubbing; handling, storing, hauling, excavating, and placing fill; pile driving; and construction of aerial structures, bridges, road modifications, utility upgrades and relocations, HSR electrical systems, and railbeds. The analysis in Draft EIR/EIS Section 3.4 does describe the impact associated with the different activities. Draft EIR/EIS Table 3.4-15 also presents a list of the equipment type expected to be used for each construction activity and its noise level. The Authority has identified mitigation measures that would be implemented to avoid or reduce impacts from noise and vibration generated by project construction and operations. Mitigation measures are not intended to be specific to equipment types but to the impact itself.

Draft EIR/EIS Section 3.3, Air Quality and Greenhouse Gases, also describes relevant construction activities, including earthworks and excavation support; tunnel, bridge, and aerial structure construction; station construction; track work; and railway systems construction. The impact analysis also considered the types of equipment that would be used during construction, such as diesel-fueled off-road equipment and heavy-duty trucks.

## Response to Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

### 1748-3117

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-2: Construction Traffic and Parking Management Details.

The comment stated that the Draft EIR/EIS should properly reference IAMFs and questions their effectiveness. Please refer to Section 3.2.4.2, Impact Avoidance and Minimization Features, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the IAMFs applicable to transportation. Additional details regarding these IAMFs can be found in Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features Analysis (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS). The IAMFs are included as part of the project and are reflected in the analysis presented in Draft EIR/EIS Section 3.2.6, Environmental Consequences. IAMFs are incorporated into the Project Section design and construction to avoid or minimize environmental or community impacts. The description of each measure details the means and effectiveness of the measure in avoiding or minimizing impacts, as well as the environmental benefits of implementing the measure. The factual basis for their efficacy, feasibility, and implementation is provided. The Draft EIR/EIS describes and evaluates the potential types, range, and scope of potential construction impacts that could occur, depending on the ultimate means and methods implemented by the contractor. The project includes IAMFs to guide and put boundaries on the contractor to ensure that there are no additional construction-related impacts of the HSR project beyond what was disclosed in the EIR/EIS. IAMFs are not mitigation measures, nor are they the deferral of mitigation. The IAMFs are included in the Mitigation Monitoring and Enforcement Plan to enhance implementation tracking, identify the responsible party, and clarify implementation timing. The inclusion of IAMFs as part of the project does not constitute deferral of mitigation and does not represent a violation of CEQA.

### 1748-3118

Regarding parking, the EIR/EIS has disclosed the potential impact of the project on parking in and around San Jose Diridon Station and the SAP Center both directly and indirectly. The project has incorporated measures per the design of the project to replace permanently displaced parking spaces on a 1:1 basis and the implementation of TR-IAMF#8 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS to temporarily replace parking in proximity to the San Jose Diridon Station and the SAP Center. The conclusion of the EIR/EIS is that the project would not have a substantial effect on the ability of SAP Center to hold events or for SAP Center patrons to access the center for events using multiple modes of access, including via vehicle and parking, transit, bicycle, and walking and that there would be adequate parking availability for those who access via vehicle when taking into account the future substantial increase in transit service in the area. The EIR/EIS provides successful examples of other arenas/sports venues in downtown areas where there are higher numbers of patrons using transit under the appropriate conditions. As such, the EIR/EIS does not identify any additional mitigation measures to address parking since the impact (after considering all of the above) does not warrant such additional mitigation.

As noted in prior responses (including to submission SJM-1748, comment 3043), the cumulative analysis also considered other project effects (including BART extension to San Jose, as well as the Google development).

### 1748-3119

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-2: Construction Traffic and Parking Management Details.

Please refer to Impact SOCIO#1 in Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS for a description of the impacts of project-related construction activities on the communities and businesses referenced by the comment.

## Response to Submission 1748 (Jeffrey Lawson, Silicon Valley Law Group, June 23, 2020) - Continued

### **1748-3120**

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-2: Construction Traffic and Parking Management Details.

Specific details on the nature, extent, and length of any construction-related sidewalk or lane closures are not currently available, as the precise means and methods of project construction are currently unknown. The Draft EIR/EIS discloses the potential outcomes during construction and delineates a plan for the contractor to provide safe and adequate access for vehicles and pedestrians through each phase of project construction.

### **1748-3121**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations.

The comment states that there is no discussion of “Alternatives Considered but Rejected.” Please refer to Section 2.5, Alternatives Considered during Alternatives Screening Process, and Appendix 2-I, Interim Use/Phased Implementation, for design options considered but not carried forward as alternatives in the EIR/EIS.

The alternatives analysis included a comparison of impacts between the four alternatives, as identified in the various resource topic chapters of the EIR/EIS. Summary tables are provided to assist the reader in determining the relative impacts of each of the alternatives. Please refer to Chapter 8, Preferred Alternative, for a summary and comparison of the range of environmental impacts by alternative. Each alternative would reduce or avoid environmental impacts on specific resources.

The alternatives analysis and Alternatives 1 through 4 as well as the No Build Alternative satisfy the requirement “to ensure that all reasonable alternatives are thoroughly assessed by the responsible official (or board).” (*Wildlife Alive v. Chickering* (1976) 18 Cal.3d 190, 197).

### **1748-3122**

The Authority appreciates your comments on the Draft EIR/EIS. In prior individual comments, the commenter provided more specific details regarding their concerns. Each of these specific comments is addressed above.

# Submission 1645 (Michael Mills, STOEL RIVES LLP, June 23, 2020)



June 23, 2020

Sent Via Email To [san\\_jose\\_merced@hsr.ca.gov](mailto:san_jose_merced@hsr.ca.gov) and Via First-Class Mail

Attn: Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113

**Re: Comment Letter re San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS**

Dear Sir/Madam:

Stoel Rives LLP is counsel to Liberty Packing Company ("Liberty Packing") in Santa Nella, California, just outside of Los Banos, California. Stoel Rives LLP submits this letter commenting on the California High Speed Rail Authority's ("Authority") Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement ("Draft EIR/EIS") for the San Jose to Merced Project Section of the High Speed Rail ("HSR Project") on behalf of Liberty Packing. As set out below, the Draft EIR/EIS is fundamentally flawed, such that certification of the Draft EIR/EIS in its current condition would, as a matter of law, violate the California Environmental Quality Act ("CEQA"). (Pub. Resources Code § 21000 *et seq.*) For the following reasons, the Draft EIR/EIS must be revised and recirculated. (CEQA Guidelines, § 15088.5.)

## **I. Liberty Packing and Its Business**

Liberty Packing is a leading agricultural products facility on the west side of the San Joaquin Valley in Merced County, California. Founded in 2002 by owners of The Morning Star Company, Liberty Packing's Santa Nella facility processes approximately 1/7 of the entire U.S. crop of processing tomatoes, accounting for \$400-500 million in sales per year,<sup>1</sup> and employing 800 full and part-time employees. Liberty Packing accounts for 75 percent of the U.S. production of diced tomatoes, which are used in all spaghetti sauce and salsa products, 16 percent of the U.S. production of tomato paste, and 6 percent of U.S. food service tomato products. In addition, Liberty Packing is the exclusive tomato supplier for several international branded companies.

Liberty Packing's 840-acre facility lies directly in the potential path of the San Jose to Merced segment of the HSR Project. As a result of the catastrophic disruption the HSR Project will wreak on the West Side of Merced County, surrounding businesses and productive agricultural areas on which Liberty Packing depends for its survival, as well as Liberty Packing's employees and their families, Liberty Packing has been a staunch opponent of the HSR Project. This letter

<sup>1</sup>This amount includes the businesses that supply Liberty Packing.

107102363.1 0066917-00001

Michael N. Mills  
500 Capitol Mall, Suite 1600  
Sacramento, CA 95814  
D. 916.319.4642  
[michael.mills@stoel.com](mailto:michael.mills@stoel.com)

Attn: Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS  
June 23, 2020  
Page 2

will serve as an additional statement of Liberty Packing's opposition to this ill-conceived project that literally will cut Merced County in two and render our vibrant facility shuttered.

## **II. The HSR Project as Described in the Draft EIR/EIS Will Harm Liberty Packing, Its Surroundings and the Environment**

The HSR Project as described in the Draft EIR/EIS could cause detrimental impacts to Liberty Packing and its environs in two discrete ways, which are set out below. The Draft EIR/EIS will not mitigate these impacts.

1. Liberty Packing currently uses the land surrounding to its Santa Nella facility for the land application and disposal of produced water. This process serves to both dispose of the produced water generated at the facility and to recharge the underlying groundwater basin. The HSR Project's path as described in the Draft EIR/EIS cuts across the land Liberty Packing uses for the land application of produced water. If the HSR Project is built as proposed, Liberty Packing will be forced to find a new way to dispose of its produced water, as its ability to engage in this land application will be either foreclosed completely or significantly reduced. It is estimated that replacing Liberty Packing's existing business and facilities, including its current land application and disposal process, will cost approximately \$400 million.
2. The Draft EIR/EIS has identified subsidence as a concern that must be monitored. (See e.g. Draft EIR/EIS Section 3.9.3.1; Section 3.9.5.2.) To the extent that subsidence control measures taken by the Authority would impact groundwater wells, Liberty Packing objects to any interference with its use of three groundwater supply wells integral to Liberty Packing's operations. It is imperative that Liberty Packing maintain full control over and use of its groundwater supply wells.

## **III. To Avoid Impacts to Liberty Packing and Other Local Businesses, the Authority Should Consider Project Alternatives**

To the extent that they have not been evaluated by the Authority, Liberty Packing recommends consideration of the following project alternatives. Liberty Packing believes these suggested alternatives are superior to the planned HSR Project alignment because they will not result in impacts to Liberty Packing's Santa Nella Facility.

1. The Authority should relocate the HSR Project's proposed alignment to run adjacent to Highway 140. This realignment would achieve the goals of the HSR Project without creating any impacts to Liberty Packing's operations or its surrounding environment.
2. If the Authority decides to pursue the proposed track alignment, the Authority should continue the planned elevated track at the Ingomar Grade in the vicinity of Liberty Packing's Santa Nella facility. Elevated track would prevent interference with Liberty

107102363.1 0066917-00001



## Submission 1645 (Michael Mills, STOEL RIVES LLP, June 23, 2020) - Continued

Attn: Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS  
June 23, 2020  
Page 3

1645-2426

Packing's land application and disposal processes and help mitigate the impacts to groundwater elevations described above.

1645-2427

#### IV. Conclusion

The proposed HSR Project's impacts on Liberty Packing and other local businesses have not been adequately addressed in the Draft EIR/EIS. Mitigation measures or alternatives have not been proposed that would substantially lessen these impacts. For these reasons, the Draft EIR/EIS must be revised and recirculated.<sup>2</sup>

Very truly yours,



Michael N. Mills

cc: Liberty Packing Company

<sup>2</sup> Despite requesting notices about this project from the High Speed Rail Authority, neither Liberty Packing, nor its counsel, received notice of the availability of Draft EIR/EIS.

107102363.1 0066917-00001

## Response to Submission 1645 (Michael Mills, STOEL RIVES LLP, June 23, 2020)

### 1645-2422

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment is correct that Liberty Packing's property would be affected by the project alternatives. Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS, as well as the San Jose to Merced Project Section Draft Relocation Impact Report (Authority 2019b as cited in Section 3.12 of the Draft EIR/EIS) provide information regarding project-related displacements and acquisitions. Refer to Appendix A of the San Jose to Merced Project Section Draft Relocation Impact Report for more information regarding the Authority's relocation assistance programs. These programs address the rights and benefits of individuals displaced from residences and mobile homes, as well as businesses, farms, and nonprofit organizations. Specific consultations and arrangements with property owners would occur once the design is finalized.

### 1645-2423

Construction of any of the project alternatives would require both temporary and permanent acquisition of land owned by Liberty Packing Company for construction and operation of the rail right-of-way. The proposed alignment would be on viaduct across Liberty Packing's property and would not necessarily prohibit the current uses of the affected land. If necessary, the Authority would acquire land from property owners whose land is directly affected by the project in accordance with the Uniform Relocation Act (42 U.S.C. Chapter 61). Parcel-specific analysis will take place during the appraisal process before property acquisition, consistent with the Uniform Relocation Act, which establishes minimum standards for the treatment of and compensation to individuals whose real property is acquired for a federally funded project. Information about acquisition, compensation, and relocation assistance is also available on the Authority's website:

[http://www.hsr.ca.gov/Programs/private\\_property.html](http://www.hsr.ca.gov/Programs/private_property.html). In addition, the Authority has committed to maintaining a permit bureau to help businesses overcome the regulatory disruptions caused by the project, including those related to changes in wastewater management.

### 1645-2424

The Authority does not expect that any subsidence control measures would adversely affect wells or alter existing groundwater pumping regulations, including wells owned by Liberty Packing. The Authority has incorporated features into the project that would require monitoring ground elevations to ensure that any construction-related dewatering operations would not accelerate ground subsidence. This would include, as needed, reducing the amount of construction dewatering to avoid or minimize any detected subsidence. The Authority expects that any dewatering that is necessary in the vicinity of Liberty Packing is expected to be relatively shallow, such that it would not affect the productivity of nearby wells. Furthermore, the subsidence control measures would reduce any potential impacts on wells by minimizing groundwater withdrawal. A review of DWR's Well Completion Report Map Application indicates that wells in the vicinity of Liberty Packing, on average, draw groundwater from deeper portions of the aquifer that should not be affected by project construction. However, if one or more of Liberty Packing's wells and/or associated surface equipment is located within the permanent HSR right-of-way, the State would pay for the cost of the replacement well and ensure that a functioning replacement well has been provided and is fully operational before the existing well is abandoned.

### 1645-2425

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations.

### 1645-2426

The commenter's preference for an elevated track, if the current alignment is selected, is noted. The submission did not provide the parcels or other specific geographic boundaries associated with the Liberty Packing's Santa Nella facility, so the extent of viaduct in relation to the facility could not be evaluated. However, as shown on Sheet TT-D1603 in Book 4B of Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, HSR is on viaduct from Stations 4545+10 and 4618+00 in the vicinity of Liberty Packing's Santa Nella facility. The Authority would implement SOCIO-IAMF#2 and SOCIO-IAMF#3 if property acquisition or displacements occur.

## Response to Submission 1645 (Michael Mills, STOEL RIVES LLP, June 23, 2020) - Continued

### 1645-2427

Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS discloses the residential, commercial/industrial businesses, agricultural, and community and public facility displacements that would result from construction of the project alternatives and provides information about relocation resources. Parcel-specific analysis would take place during the appraisal process before property acquisition, consistent with the Uniform Relocation Act, and businesses would be compensated at fair market value for the purchase of property and any related damages. Refer to the responses to comments 1645-2422 through 1645-2426 for additional detailed responses. No additional measures to avoid or minimize effects are warranted.

## Submission 1348 (Steven Marlborough, Superior Automotive and RV, June 4, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1348 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 6/4/2020  
**Submission Date :** 6/4/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** Steven  
**Last Name :** Marlborough

**Stakeholder Comments/Issues :**

1348-140

I have to say that the options 1 and 3 are the ones that will not destroy the quality of life in Morgan Hill. High speed trains running through a neighborhood. That's just awful. I personally think route 3 makes the most sense. That way it will not be as disruptive of Gilroy. Option #4 also puts the new rail line at grade next to several neighborhoods.

I am hoping this project does not destroy my business and severely impact life in the southern parts of Santa Clara.

## Response to Submission 1348 (Steven Marlborough, Superior Automotive and RV, June 4, 2020)

### 1348-140

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

The comment supports Alternatives 1 and 3 as being better for Morgan Hill than Alternative 4. Table S-3 and Table S-5 of the Draft EIR/EIS provide a comparison of the impacts of each alternative.



## Submission 1302 (Martin Harris, Terra Land Group, May 26, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1302 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 5/27/2020  
**Submission Date :** 5/26/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** Martin  
**Last Name :** Harris  
**Attachments :** 2020-05-26\_LTR\_HSR\_PubComm.pdf (293 kb)

**Stakeholder Comments/Issues :**

Good Afternoon,

Attached please find a public comment letter dated May 26, 2020 from Terra Land Group to the California High Speed Rail Authority regarding the San Jose to Merced Project Section: Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement.

Please provide a confirmation when this letter has been received.

Thank you,

Martin Harris

Terra Land Group

MH/cm

CONFIDENTIALITY NOTICE: This e-mail message including any attachments of any kind are covered by the Electronic Communications Privacy Act, is confidential and may include legally protected information. If you are not the intended recipient or you have received this e-mail message by mistake, printing, copying, storing or disseminating in any way is prohibited and doing so could subject you to civil and or criminal action. Please notify the sender if you received this e-mail in error and delete all information contained in and attached to this e-mail.

## Submission 1302 (Martin Harris, Terra Land Group, May 26, 2020) - Continued

TERRA LAND GROUP, LLC

May 26, 2020

VIA EMAIL

California High Speed Rail Authority  
San Jose to Merced Project Section: Draft EIR/EIS  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113  
(san.jose\_merced@hsr.ca.gov)

**Re: Public Comments on the California High Speed Rail Authority ("HSR") San Jose to Merced Project Section: Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement.**

Dear Project Team,

My name is Martin Harris and I am an authorized representative for Terra Land Group, LLC ("TLG"). TLG owns properties and businesses in Lathrop, Manteca, and Los Banos.

For several years, TLG has advocated for protection from flooding caused by development impacts. TLG is concerned because as more and more land is repurposed for development in our areas of the Central Valley, irreversible impacts may be created to water pathways, conveyance, and drainage systems. These impacts may worsen the effects of flooding on homes and businesses which reside in flood-sensitive zones.

California Senate Bill No. 5 ("SB5") requires development projects to consider the impacts of both 100-year and 200-year flood events and their impact to the community as may be affected by the project.

Specifically, please consider any and all rail system at-grade and grade separation (aerial, embankment, tunnel, or trench) track modification impacts that may affect both 100-year and 200-year SB5 flood water drainage and other hydrology-related impacts resulting from the HSR San Jose to Merced Project. To ensure the protection of everyone that may be affected, TLG believes that those impacts should be considered for all related future rail system modifications and grade separations both inside and outside of the HSR San Jose to Merced alignment construction area.

Please also consider this project's effects on setting grade elevations and the potential for altering drainage flows in the areas affecting the ACEforward Rail and Valley Link Rail projects. (See Enclosure)


Thank you for your attention to this very important matter.

5151 E. ALMONDWOOD DRIVE MANTECA, CA 95337

Pg. 1 of 2

TERRA LAND GROUP, LLC

Respectfully,



Martin Harris  
for Terra Land Group, LLC.

MH/cm

Enclosure:

*This Enclosure is attached but it can also be downloaded from Dropbox through the provided hyperlink.*

1. 2020-05-18 letter from TLG to the California Water Commission  
([https://www.dropbox.com/s/z7zuha62dcokbzt/2020-05-18\\_LTR\\_CWC\\_Agts9-11.pdf?dl=0](https://www.dropbox.com/s/z7zuha62dcokbzt/2020-05-18_LTR_CWC_Agts9-11.pdf?dl=0))

cc:

San Joaquin Regional Rail Commission Board of Directors, % Jackie Miramontes  
Tri-Valley - San Joaquin Valley Regional Rail Authority Board of Directors, % Candice Kendall

5151 E. ALMONDWOOD DRIVE MANTECA, CA 95337

Pg. 2 of 2

## Submission 1302 (Martin Harris, Terra Land Group, May 26, 2020) - Continued

TERRA LAND GROUP, LLC

ENCLOSURE

TERRA LAND GROUP, LLC

May 18, 2020

VIA EMAIL

California Water Commission  
P.O. Box 942836  
Sacramento, California 94236-0001  
(cwc@water.ca.gov)

**Re: May 20, 2020 Meeting of the California Water Commission ("CWC") Agenda Item 9: Action Item: Annual Review of the State Water Project; Item 10: Priorities for California's Water; and Item 11: State Role in Financing Regional Conveyance Infrastructure.**

Dear Commission Members,

My name is Martin Harris and I am an authorized representative for Terra Land Group, LLC ("TLG"). TLG owns property and operates business in the Lathrop and South Manteca areas. Over the past few years, TLG representative Martin Harris has:

- (i) Attended many public and private meetings; and
- (ii) Reviewed thousands of pages of environmental documents; and
- (iii) Written over seven hundred letters to local and state authorities expressing concerns related to the effects of development on flooding in our area.

TLG believes as more and more people move into California and as more land is being developed or farmed, there needs to be more water storage and reuse opportunities to accommodate those increased needs. This is especially important as local city, county, state, and federal authorities take various actions to divert or hold back an increasing amount of water (from all sources) to make more water available to the public they serve. However, there also needs to be safe ways of storing, delivering, conveying, draining, and discharging that water to avoid flood and other hydrology-related impacts for the people who live in the areas that may be affected.

TLG is writing this letter to make the CWC members members aware of what appears to be a joint effort by both local, state, and federal authorities to pursue a phased strategy of flood protection and other federally-assisted improvements both inside and outside of the South Delta to meet California Senate Bill No. 5 ("SB 5") requirements as well as provide improved efficiencies in the ways we currently are storing, delivering, reusing, and draining water. (See Enclosure 1)

TLG believes that storing, delivering, reusing, and draining water in and along the South Delta becomes complicated when it is considered that the January 2018 San Joaquin River Basin Lower San Joaquin River, CA Final Integrated Interim Feasibility Report/EIR/EIS ("LSJRFS") includes the following:

1. Page ES-1 of the LSJRFS states: *The study area also includes the distributary channels of the San Joaquin River in the southernmost reaches of the Delta; Paradise Cut and Old River as far north as Tracy Boulevard, and Middle River as far north as Victoria Canal.*

5151 E. ALMONDWOOD DRIVE MANTECA, CA 95337

Pg. 1 of 6

2. Page 3-31 of the LSJRFS states: *Currently, the levee safety program has defined the levee system that incorporates RD 17 as bounded on the north by Walker Slough, west by the San Joaquin River and south by the Stanislaus River. This includes RD 17, RD 2096, RD 2094, RD 2075 and RD 2064.*
3. Page 5-17 of the LSJRFS states: **Stanislaus River to Paradise Cut.** *The confluence of the San Joaquin and Stanislaus Rivers defines the upstream extent of the hydraulic model used for this study.*
4. Page ES-2 of the LSJRFS states:  
*Analysis of the study area is challenged by the presence of three sources of flooding, the Delta Front, Calaveras River and San Joaquin River. This results in commingled floodplains for the North and Central Stockton areas. The distributary nature of the Delta also affects Delta water levels, because high flows from the Sacramento River may "fill" the Delta prior to a peak inflow on the San Joaquin River as occurred in 1997, raising water levels on the Delta front levees.*
5. Page 5-27 of the LSJRFS states: **2.1.1 FLOODING Problem: There is significant risk to public health, safety and property in the study area associated with flooding.** *The study area is located in the Central Valley of California which has very little topographic relief, resulting in potential flooding of areas far from water courses... (See Enclosure 1)*

**Potential Impacts to Consider:**

TLG believes that all Mossdale Tract Flood modeling and Adequate Progress reports that have been publicly released to date have failed to fully consider and provide mitigation measures for:

- (i) Unresolved and continuing sedimentation issues that continue to reduce channel flow capacity in and along the South Delta Lower San Joaquin River System.
- (ii) Climate change and continued uncertainty relating to its effect on increasing the total potential volumes of channel flows to be expected in and along the South Delta Lower San Joaquin River System.

**COMMENT:** Martin Harris and several other South Manteca rural neighbors attended a Central Valley Flood Protection Board Workshop on February 14, 2020. Although a number of climate change presentations were made by staff, flood models and associated drainage flow volumes related to climate change do not appear to have been fully determined.

**QUESTION:** What effect will this have on determining the total amount of reservoir storage water that can be safely stored in higher elevations throughout the Sacramento and San Joaquin River Reservoir System(s)?

**COMMENT:** The Paradise Cut Expansion project, in the form presented in the "Conceptual Design Technical Memo/Paradise Cut Expansion Project/April 9, 2019," may or may not prove adequate in offsetting the full range of development and other hydrology-related impacts that may be created. Also, TLG believes that the Paradise Cut Expansion Stage reductions called for between the Paradise Weir and the Airport Way (Vernalis Bridge)

5151 E. ALMONDWOOD DRIVE MANTECA, CA 95337

Pg. 2 of 6



## Submission 1302 (Martin Harris, Terra Land Group, May 26, 2020) - Continued

### TERRA LAND GROUP, LLC

may not fully address the potential for additional drainage impacts to be created. (See Enclosures 1-8)

This is especially concerning when considering pages 4 and 5 of the Mossdale Tract Program: 2019 Annual Adequate Progress Report Update for Urban Level of Protection-Final Report (included as Attachment 2 to the 8/20/2019 MCC Meeting Agenda Item B.3), which states that, "the Urban Flood Risk Reduction Study remains incomplete and the Climate Adoption Policy is underway. As such, a new determination that the project meets the appropriate Standard of Protection will need to be made in conjunction with the 2020 Annual Report."

**QUESTION:** How will what appears to be a very real potential for unresolved and continuing sedimentation and climate change issues in and along the South Delta be considered and allowed for in the final Mossdale Tract Drainage Plan? (See Enclosures 1-8)

(iii) A Stanislaus River right bank levee breach in the areas west of the City of Ripon.

(iv) Limited topographic relief to ground surface areas in and along the South Delta.

**QUESTION:** Will mitigation measures be included to prevent any potential for reverse channel flows and associated backwater effects that may impede the natural flow of Old River as identified on pages 3A-28 and 3A-29 of the Bay Delta Conservation Plan California WaterFix Final EIR/EIS (December 2016)?

**QUESTION:** Will limited topographic relief to ground surface areas in and along the South Delta slow down San Joaquin River (and Paradise Cut) channel flows and promote continuing sedimentation?

(v) Various federal and state-funded Manteca and Lathrop area highway construction and other state, federal, and/or county transportation improvement projects as presented in (a) the 2014 San Joaquin Council of Governments Sustainable Communities Strategy, Draft EIR and 2015 FTIP Conformity Document.

**QUESTION:** Have all roadway-related floodwater and other hydrology-related drainage impacts to the areas south of Manteca been properly considered (ie: Reclamation Districts 17, 2094, 2096, 2075, 2064, and the South San Joaquin Irrigation District ("SSJID"))?

(vi) Unresolved plans as to how the cities of Manteca and Lathrop can reasonably drain what appears to be ever-increasing amounts of stormwater and effluent wastewater from the residential, commercial, and industrial-zoned developing areas into non-developing areas that flooded in 1997.

**COMMENT:** TLG believes that any and all total drainage flow volumes and drainage flow patterns to be expected in and along the South Delta have not been adequately determined and may be different than what the narrow scope of existing flood models may indicate. (See Enclosures 1-8)

**QUESTION:** What potential increased flood water, stormwater, and effluent wastewater, irrigation water, potable water delivery, traffic circulation, emergency vehicle services response and private property road access impacts and changes to drainage patterns may

5151 E. ALMONDWOOD DRIVE MANTECA, CA 95337

Pg. 3 of 6

### TERRA LAND GROUP, LLC

be created due to the construction (and/or expansion) of 100-year flood protection infrastructure as appears to be called for due to a recent May 21, 2019 San Joaquin County Board of Supervisors approval of Morning Hearing item #1: Development Title Text Amendment No. PA 1900067 allowing revisions to the Definition of Structure?

**QUESTION:** What increased flood and back-water impacts may occur when that same 100-year infrastructure (as referenced in the previous question) is subjected to a 200-year flood event?

(vii) Flood and other hydrology-related drainage impacts anticipated to occur in conjunction with the ACE train and Valley Link rail expansions.

**COMMENT:** TLG believes that decisions related to rail system at-grade and grade separation (aerial, embankment, tunnel, or trench) track modifications in and along the areas crossing the South Delta (Mossdale) may affect both 100-year and 200-year California Senate Bill No. 5 ("SB5") flood water drainage and other hydrology-related impacts in the areas around the Manteca and Lathrop communities.

(viii) Flood and other hydrology-related drainage impacts anticipated to occur in conjunction with RD 17 planned improvements associated with any and all Phase II, Phase III, and California Senate Bill No. 5 200-year projects to be considered.

(ix) Flood and other hydrology-related impacts that may occur in conjunction with anticipated changes to the Tri-Dam Project, the South San Joaquin Irrigation District, South San Joaquin Groundwater Sustainability Agency ("SSJGSA"), South Delta Water Agency ("SDWA"), and the Eastern San Joaquin Groundwater Authority water master plans.

**COMMENT:** TLG believes that any Tri-Dam Project, SSJID, SSJGSA, SDWA, or Eastern San Joaquin Groundwater Authority water master plan needs to consider flood and other hydrology-related impacts associated with SSJID drain #11 (and SSJID drain #10) for all areas extending to their origin.

(x) Short-term and long-range flood and other hydrology-related impacts that may occur in conjunction with what is anticipated to be a continuing series of approvals of water transfer agreements between the SDWA and SSJID (or SSJGSA). (For an example, see SSJID 5/12/2020 meeting agenda items 9 and 10).

**QUESTION:** When considering the potential water supply needs in the areas of southwest Manteca and Lathrop, isn't it likely that a combination of one or more future SSJID/SDWA water transfer agreements will eventually over time result in water supply, conveyance, conservation, and drainage infrastructure being modified or constructed to transfer water to southwest Manteca as well as other SDWA users located downstream?

**QUESTION:** If so, what drainage and other hydrology-related impacts should be considered? (See Enclosures 1-8)

(xi) Flood and other hydrology-related impacts that may occur in conjunction with the anticipated expansion of River Islands as proposed in the Notice of Preparation for the River Islands Phase 1 or 2 Project/Update for the West Lathrop Specific Plan.

5151 E. ALMONDWOOD DRIVE MANTECA, CA 95337

Pg. 4 of 6

## Submission 1302 (Martin Harris, Terra Land Group, May 26, 2020) - Continued

### TERRA LAND GROUP, LLC

(xii) Flood and other hydrology-related impacts that may occur in conjunction with the adoption of the City of Lathrop's Integrated Water Resources Master Plan (See LCC 12/9/19 meeting agenda item 5.1 and associated project description figures 2.0-7 and 2.0-8).

(xiii) Flood and other hydrology-related impacts that may occur in conjunction with the SJAFCA's Lower San Joaquin River Project. TLG has been informed that this project has won a coveted "New Start" designation in Fiscal Year 2020 along with \$27.225 million in federal funding for preconstruction, engineering, design, and construction of the project's first increment. SJAFCA's Lower San Joaquin River Project will include Phase II of the Lower San Joaquin River Feasibility Study and Mossdale Tract.

An informational briefing was conducted in association with the April 24, 2020 CVFPB meeting agenda item 8D: San Joaquin Area Flood Control Agency Projects Update.

**QUESTION:** What mitigation measures will be provided as part of SJAFCA's Lower San Joaquin River Project to offset any floodwater and other hydrology-related drainage and water delivery, conservation, and supply impacts to the areas south of Manteca (ie: Reclamation Districts 17, 2094, 2096, 2075, 2064 and the SSJID)?

**QUESTION:** What part (if any) will the (i) Delta Conveyance Project and (ii) the California Water Resilience Portfolio Initiative play in mitigating any and all drainage and water delivery, conservation, and supply impacts that need to be considered?

**QUESTION:** When considering the anticipated economic downturn that many are expecting to occur due to the COVID-19 health crisis, will sufficient drainage district maintenance assessments and other drainage infrastructure construction funding be made available to construct (in a timely manner) all phases of the SJAFCA Lower San Joaquin River Project? This includes the Paradise Cut Expansion Project and other flood drainage protection project phases deemed necessary to protect the high-risk areas south of Manteca (ie. Reclamation Districts 17, 2094, 2096, 2075, 2064 and the SSJID). What potential impacts may occur if funding is either suspended or exhausted? (See Enclosure 8)

With these concerns in mind, TLG urges the CWC members to consider the comments and concerns stated in this letter before approving any state water project, conservation project, drainage or conveyance plan, or other agenda item with the potential to affect drainage patterns and total flow volumes in and along the areas south of Manteca (ie. RD 17, 2096, 2075, 2094, 2064, and the SSJID). (See Enclosures 1-8)

Thank you for your attention to this very important matter.

Respectfully,



Martin Harris  
for Terra Land Group, LLC.

5151 E. ALMONDWOOD DRIVE MANTECA, CA 95337

Pg. 5 of 6

### TERRA LAND GROUP, LLC

MH/cm

Enclosures:

*These Enclosures can be downloaded as needed via Dropbox through the provided hyperlinks.*

- 2018-02-26 letter from TLG to the San Joaquin Area Flood Control Agency ([https://www.dropbox.com/s/8scnhmfhwexbkr9/2018-02-26\\_LTR\\_SJAFCA\\_LSJRR%20EIR\\_PublicComm\\_wEncl.pdf?dl=0](https://www.dropbox.com/s/8scnhmfhwexbkr9/2018-02-26_LTR_SJAFCA_LSJRR%20EIR_PublicComm_wEncl.pdf?dl=0))
- 2018-03-05 letter from TLG to the San Joaquin Area Flood Control Agency ([https://www.dropbox.com/s/tl0ir7sookd6ze/2018-03-05\\_LTR\\_SJAFCA\\_Letter2.pdf?dl=0](https://www.dropbox.com/s/tl0ir7sookd6ze/2018-03-05_LTR_SJAFCA_Letter2.pdf?dl=0))
- 2017-04-20 letter from TLG to the San Joaquin County Board of Supervisors ([https://www.dropbox.com/s/7dy40jzlaeotw56/2017-04-20\\_LTR\\_SJCBS\\_Re04-25-17MtgPubComm\\_MHcm.pdf?dl=0](https://www.dropbox.com/s/7dy40jzlaeotw56/2017-04-20_LTR_SJCBS_Re04-25-17MtgPubComm_MHcm.pdf?dl=0))
- 2019-03-18 letter from TLG to the City of Lathrop Public Works Department ([https://www.dropbox.com/s/musf61jnz7azjvy/2019-03-18\\_LTR\\_LPWF\\_EIRWaterResPlan.pdf?dl=0](https://www.dropbox.com/s/musf61jnz7azjvy/2019-03-18_LTR_LPWF_EIRWaterResPlan.pdf?dl=0))
- 2019-08-21 letter from TLG to the Eastern San Joaquin Groundwater Agency ([https://www.dropbox.com/s/srnfonfc2rbj1j1/2019-08-21\\_LTR\\_ESJGA\\_GSP.pdf?dl=0](https://www.dropbox.com/s/srnfonfc2rbj1j1/2019-08-21_LTR_ESJGA_GSP.pdf?dl=0))
- 2019-10-07 letter from TLG to the San Joaquin Local Agency Formation Commission ([https://www.dropbox.com/s/snktx3dvn8obbz/2019-10-07\\_LTR\\_LAFCo\\_Aglt4.pdf?dl=0](https://www.dropbox.com/s/snktx3dvn8obbz/2019-10-07_LTR_LAFCo_Aglt4.pdf?dl=0))
- 2020-05-11 letter from TLG to the South San Joaquin Irrigation District ([https://www.dropbox.com/s/c7plzfw56gvf1b/2020-05-11\\_LTR\\_SSJID\\_Aglt9.pdf?dl=0](https://www.dropbox.com/s/c7plzfw56gvf1b/2020-05-11_LTR_SSJID_Aglt9.pdf?dl=0))
- 2020-05-16 Manteca Bulletin news article "California Budget Cutbacks Threaten Environmental Spending Plans"

cc:

San Joaquin Area Flood Control Agency, Attn: Chris Elias  
Central Valley Flood Protection Board, Attn: Ryan Jones

5151 E. ALMONDWOOD DRIVE MANTECA, CA 95337

Pg. 6 of 6



## Submission 1302 (Martin Harris, Terra Land Group, May 26, 2020) - Continued

5/18/2020

A: Main

## ENCLOSURE 8

## California budget cutbacks threaten environmental spending plans

SACRAMENTO (AP) — California Gov. Gavin Newsom's proposed budget cuts include canceling billions of dollars in climate change spending, a blow to environmental advocates who look to the state as a stopgap for the Trump administration's weakening of federal protections.

In January, Newsom proposed a \$12 billion "climate budget" that, over the next five years, would offer incentives for companies to convert to electric vehicles, give low-interest loans to businesses to clean up their practices and spend billions on projects preparing for floods, droughts and wildfires.

But Thursday, Newsom proposed eliminating most of the foundation for those programs to balance a budget that will have an estimated \$54.3 billion deficit. The economic downturn has been brought by a statewide stay-at-home order to limit the spread of the coronavirus. The order has closed most businesses for two months, putting more than 4.5 million people out of work and sending state tax collections plummeting.

The proposed cuts come as the state is battling the Trump administration over water quality and auto emissions, among other environmental issues.

"At a time when the Trump administration is mounting an unprecedented assault on environmental and public health protection, it's absolutely devastating and horrifying," said Kassie Siegel, director of the Climate Law Institute at the Center for Biological Diversity.

The Newsom administration says the cuts represent "unprecedented times" that have forced the state to "make sacrifices that we didn't think six months ago we would have to do." The administration chose to protect programs to clean up the air in disadvantaged communities and to provide safe drinking water.

"All the leaders around the world from Germany to Denmark to Japan are all suffering similar economic fates," said Jared Blumenfeld, secretary of the California Environmental Protection Agency. "What California is doing is prioritizing and making sure, as the governor said, our values come first."

The biggest cut was scrapping a proposal to borrow \$4.75 billion to prepare the state for climate-change disasters like sea level rise that threatens the coastal cities and devastating wildfires that have destroyed

to convince Newsom not to veto it over cost concerns.

Newsom canceled a \$250 million contribution to the "climate catalyst fund," aimed at jump starting investment in technology to help clean up private sector polluters.

But the most ironic impact is on the state's "cap and trade" program, which requires big businesses to purchase credits that allow them to pollute. Coronavirus-related closures since mid-March have shut down most businesses and kept cars off the road, leading to a dramatic improvement in air quality. But it's also reduced the demand for credits, meaning the state is likely to make less money when it sells them.

That means less money for a host of programs offering incentives for companies to convert their diesel-powered fleets — one of the largest sources of air pollution — to electric vehicles.

"The good news is emissions are decreasing. However, there is a lot of funding that has occurred in the past that may not occur in the future as a result of that," Blumenfeld said.

The Newsom administration canceled a plan to hire 53 more people to regulate the state's oil and gas industry. The cut surprised environmental advocates because the new employees would have been paid for not by state income tax collections, but by fees paid from the oil and gas industry itself.

California Department of Natural Resources Secretary Wade Crowfoot said the new hires were withdrawn because of "COVID-related economic issues impacting that sector."

"Oil and gas won," said Kathryn Phillips, director of Sierra Club California. "But people who breathe and live near ports are losing."

Western States Petroleum Association President Cathy Reheis-Boyd said "there are no 'winners' when the state or businesses have to make tough budget decisions."

"Even without these new positions, California will continue to have the toughest regulatory standards for oil production in the world," she said.

5/18/2020

A: Main

tens of thousands of buildings and killed more than 100 people.

That proposal could be revived in the Legislature, where lawmakers view it as a type of economic stimulus to create jobs during a coronavirus-induced economic downturn. But they would first have



Saturday, 05/16/2020 Page .A03

Copyright (c) 2020 Manteca Bulletin, Edition 5/16/2020

## Response to Submission 1302 (Martin Harris, Terra Land Group, May 26, 2020)

### 1302-117

Very few portions of the project within the San Joaquin Valley are located within floodplains, and this portion of the project is not expected to substantially alter floodplain conditions. As described in HYD-IAMF#2 (Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features, of the Draft EIR/EIS), the entire project would be designed both to remain operational during flood events and to minimize increases in 100-year or 200-year flood elevations (depending on location), and the ways in which the project would achieve this would be described in a flood protection plan. However, the details of the flood protection plan are not currently available, because the plan would be prepared by the design-build contractor during the final design phase. Additionally, other project features would ensure that drainage and water conveyance facilities would remain functional during and after project construction to maintain existing water flow pathways. In some cases, the relocation of drainage and irrigation facilities are shown on the Roll Plots in Volume 3 of the Draft EIR/EIS. Where not shown on the Roll Plots, PUE-IAMF#2 (Appendix 2-E) would require the construction of replacement irrigation facilities before the original facilities are abandoned. During the final design phase, the Authority will coordinate with local agencies and partner agencies to refine the design of the project to ensure it does not result in adverse effects on drainage flows.

# Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020)

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383



June 23, 2020

Brian P. Kelly, CEO  
California High-Speed Rail Authority  
770 L Street, Suite 620  
Sacramento, CA 95814

**RE: Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement for the San Jose to Merced Project Section of the California High-Speed Rail**

Dear Mr. Kelly:

Peninsula Open Space Trust (POST), Santa Clara Valley Open Space Authority (Open Space Authority), and the Nature Conservancy (TNC) submit the following comments on the Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (DEIR/EIS) for the San Jose to Merced Project Section (Project) of the California High Speed Rail (HSR).

We appreciate the collaborative spirit that High-Speed Rail Authority (HSRA) staff have brought to our multiple conversations about the Project over the past few years, and hope that collaboration will continue. This comment letter was prepared by Jodi McGraw on behalf of POST, the Open Space Authority, and TNC based on a synthesis of comments provided by Neal Sharma (POST), Tanya Diamond (Pathways for Wildlife), Edmund Sullivan (Santa Clara Valley Habitat Agency), and Jake Smith (Open Space Authority).

The comment letter begins with an overview of the region's significance for biodiversity conservation in California. It then summarizes key issues in the DEIR/EIS and provides detailed comments on the Biological and Aquatic Resources Analysis (Volume 1, Chapter 3, Section 3.7 and associated Technical Reports) and Preliminary Engineering Design Plans (Volume 3). Detailed comments relate to issues with: 1) landscape connectivity, 2) the proposed compensatory mitigation, 3) impacts to existing conservation lands, 4) impacts from construction, and 5) impacts to sensitive species.

We provide comments on the DEIR/EIS analysis of the Project's compatibility with government conservation plans, specifically the Santa Clara Valley Habitat Plan (Valley Habitat Plan), which is an approved federal Habitat Conservation Plan and California Natural Communities Conservation Plan (HCP/NCCP), and the Coyote Valley Landscape Linkage report and Santa Clara Valley Greenprint, both published by the Open Space Authority.

The letter provides comments on the Agricultural Farmland Analysis (Volume 1, Chapter 3, Section 3.14) regarding impacts to the important agricultural resources in the region, especially those identified in the State funded Santa Clara Valley Agricultural Plan adopted by Santa Clara County and the Open Space

1

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

**High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS  
POST, Open Space Authority, and TNC Comments**

June 23, 2020

Authority. In addition, the letter includes comments on the analysis of impacts to parks, recreation, and open space resources (Volume 1, Chapter 3, Section 3.15). We identify other key documents and scientific research not sufficiently integrated or cited in Appendix 2-J and elsewhere, and additional conservation lands not properly considered.

Finally, we offer brief recommendations for next steps, including our hope that the HSRA will work with our organizations, regulatory agencies, and other stakeholders to refine the Project design, environmental analysis, and mitigations as outlined, in order to both minimize and adequately mitigate the Project's significant impacts on biological resources, including landscape connectivity, and related conservation values pertaining to working lands and public recreational access.

Based on this region's well-documented ecological significance, the significant impacts of every alternative on critical landscape linkages, and extensive issues with the DEIR/EIS's identification and analysis of significant effects, alternatives, and potential mitigation measures (including its lacking in use of the best available scientific information), we are gravely concerned with the Project's negative consequences and irreversible impacts.

The HSRA is charged with ensuring the Project will not harm our region's environment, including its fish and wildlife populations and plant and animal communities, as well the region's agricultural vitality and public recreation benefits, and simply must do better.

We are committed to working with the High-Speed Rail Authority to ensure that the Project utilizes comprehensive mitigation solutions that support the many excellent regional planning and conservation efforts that our organizations and others have invested in together.

Sincerely,

DocuSigned by:  
*Walter T. Moore*  
30A7CB101A16403...

Walter T. Moore  
President  
Peninsula Open Space Trust

DocuSigned by:  
*Andrea Mackenzie*  
6A6920F0724F43B...

Andrea Mackenzie  
General Manager  
Santa Clara Valley Open  
Space Authority

DocuSigned by:  
*Jay Ziegler*  
6BBDA9DCEE9C476...

Jay Ziegler  
Director of External Affairs  
The Nature Conservancy

*continues on the next page*

2

# Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS  
POST, Open Space Authority, TNC Comments

## Regional Significance of the San Jose to Merced Project Area

The proposed San Jose to Merced Project Section has the potential to irreversibly alter a region of statewide importance for the conservation of biodiversity.

1713-3259

- **Habitat Connectivity:** The Project traverses critical linkages connecting core habitat in the Santa Cruz Mountains and Diablo Range. The Project threatens to sever connectivity in two tenuous linkages between these mountain ranges: Coyote Valley and the Upper Pajaro River (Penrod et al. 2013). It could similarly impact wildlife movement through the Pacheco Pass, which connects extensive core habitat in the northern and southern portions of the Diablo Range Mountains. If not properly designed and adequately mitigated, the Project's impacts on regional habitat connectivity will inhibit species dispersal that is essential for maintaining genetic diversity and persistence of wide-range species such as mountain lion, a candidate species under the California Endangered Species Act, which has experienced declines in genetic diversity in the Central Coast that are attributable to reduced habitat connectivity (Gustafson et al. 2018). Severing connectivity through the Pacheco Pass can impede species migrations along an extensive latitudinal gradient in the Diablo Range, which is essential to their adaptation to climate changes (Penrod et al. 2013). Likewise, lack of connectivity between the Santa Cruz Mountains and Diablo Range threatens the long-term viability of mountain lion and other species populations that could become isolated within the Santa Cruz Mountains.

1713-3260

- **Habitat for Special-Status Species:** The Project area supports numerous federal and state listed threatened, endangered, and other special-status species. These include species found nowhere else in the world, such as Coyote ceanothus and Mount Hamilton thistle, which are endemic to serpentine soils in the region, and species for which long-term recovery has been linked to the maintenance of critical habitat in the area, including California tiger salamander and San Joaquin kitfox. If not properly designed and adequately mitigated, the Project has the potential to imperil these species by: 1) reducing their populations directly, 2) fragmenting their habitat, and 3) degrading adjacent habitat by promoting the invasion and spread of exotic plants and other stressors associated with human development and activities. Given the long, linear nature of the Project, it is anticipated to have significant direct and indirect effects on a large area of adjacent habitat, and significantly alter pristine landscapes such as Pacheco Pass.

1713-3261

- **Sensitive Natural Communities:** The Project area features a diverse mosaic of natural communities including sensitive communities such as serpentine communities, streams, ponds, wetlands, and riparian areas. The Project will traverse and will directly and indirectly impact several of these communities that are widely diminished in the region and state, including the globally rare Sycamore Alluvial Woodland in the Pacheco Creek Reserve.

1713-3262

- **Significant Conservation Lands and Landscapes:** Recognizing its global conservation significance, the Project area has been a focus of significant conservation investment by a broad coalition of federal, state, and local conservation agencies and organizations. Over the past several decades, these entities have protected tens of thousands of acres of conservation lands and have collectively invested millions of dollars – including substantial State funding – and as a result have made significant progress in addressing the effects of historic land use by restoring and enhancing habitat. They have also worked closely with the community to develop and gain broad support for plans to protect important biological resources, enhance landscape connectivity, and safeguard water, scenic, cultural, and agricultural conservation values in the region. These plans include the Santa Clara Valley Habitat Plan (HCP/NCCP), Santa Clara Valley

3

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS  
POST, Open Space Authority, TNC Comments

1713-3262

Greenprint, Coyote Valley Landscape Linkage, and Santa Clara County Regional Conservation Investment Strategy.

The Project will traverse this significant conservation landscape and be built directly on existing conservation lands, such as the Pacheco Creek Reserve and Romero Ranch. In doing so, it will impact protected populations of species and occurrences of sensitive natural communities in the Project footprint, as well as indirectly affect a much larger swath of important protected lands along and near the alignment, by introducing a variety of anthropogenic stressors including invasive plants and pathogens, noise, light, and trash, among others. The Project will also impede future conservation efforts in the region, by increasing the complexity and cost of land protection, restoration, and enhancement, including wildlife crossing infrastructure improvements for Coyote Valley, the Upper Pajaro River Area, and Pacheco Pass, and Sycamore Alluvial Woodland restoration in Pacheco Pass. It could also eliminate or reduce the suitability of lands identified as important for habitat conservation and restoration.

## Summary of Issues with the DEIR/EIS

The following summarizes the main issues identified in review of the DEIR/EIS and Project. The extent of the issues as well as the recommended revisions to the Project and DEIR/EIS are detailed in the individual comments that follow.

1713-3263

- **Inadequate Mitigation for Connectivity:** The Wildlife Corridor Assessment (WCA) does not accurately reflect the extent to which the existing landscape is permeable, nor does it acknowledge the anticipated benefits of existing, extensive efforts to enhance connectivity that are underway and that could be impeded by the Project. As a result, the DEIR/EIS analysis underestimates the impacts of the Project on important landscape linkages and does not proposed adequate mitigation for habitat connectivity. Though Coyote Valley, Upper Pajaro River, and Pacheco Pass do have impediments to wildlife movement, abundant wildlife tracking data for the region reflects that wildlife do move through these important landscape linkages. The WCA fails to adequately identify the reduction in permeability that will be caused by the at-grade railway, including light, noise, and vibration, which will deter wildlife activity near the Project including use of the crossing structures proposed as mitigation. Additionally, the analysis does not acknowledge the importance of the Pacheco Pass area as a regional landscape linkage. As a result, the Project design and mitigation measures are inadequate for addressing the effects of the Project on connectivity for wildlife.

1713-3264

- **Wildlife Crossing Infrastructure may not be Effective:** The Project relies on culverts and other wildlife crossing infrastructure to mitigate its impacts on wildlife connectivity. However, review of the DEIR/EIS reveals the following issues and deficiencies related to wildlife crossing infrastructure:

1713-3265

- **Locations:** The structures in Pacheco Pass are not sited in areas of concentrated wildlife movement (and instead are based on topography and other considerations) and therefore are unlikely to be effective.
- **Landscape Context:** The DEIR/EIS does not address habitat protection and restoration near the wildlife crossing structures, which will be essential to promoting their use by wildlife.

4

## Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS  
POST, Open Space Authority, TNC Comments

- 1713-3266
- Design: Aspects of the design do not adhere to the widely accepted standards for effective crossing structures. The culverts in Pacheco Pass are too long (>120 feet) and other structures have limited vertical clearance (<10 feet) which is necessary to promote effective use by multiple species including mountain lion, black-tailed deer, and tule elk. The preliminary engineering designs lack sufficient detail about directional fencing, which is essential to the effectiveness of such structures at promoting safe passage by wildlife, and wildlife intrusion deterrents, which are intended to prevent wildlife from accessing the railway in areas of alternatives where HSR is at-grade.
- 1713-3267
- Monitoring: The DEIR/EIS does not address the need for monitoring of the structures to evaluate their effectiveness, nor does it propose remedial actions and adaptive management measures to ensure they promote wildlife movement. Such monitoring and adaptive management will be essential to mitigate the Project impacts to habitat connectivity.
- 1713-3268
- **Compensatory Mitigation is Inadequate**: Effective compensatory mitigation will be essential to adequately mitigate the impacts of the Project on special status species, sensitive natural communities, and wildlife connectivity, among other biological resources. However, the methods proposed to compensate for the Project are unlikely to adequately mitigate the Project for the following reasons:
    - Delayed Planning for Compensation: The DEIR/EIS defers planning for the compensatory mitigation until after the DEIR/EIS is reviewed, limiting the public's ability to evaluate its adequacy.
- 1713-3269
- Mitigation Ratios are Low: The mitigation ratios offered for sensitive species, communities, and other biological resources are highly variable, without justification for the varying levels (0.5:1 to 4:1). Many of the proposed ratios are likely to be too low to compensate for the impacts of the Project given its disproportionate effects. Due to its long, linear nature, the Project will have extensive edge effects on sensitive species and communities by reducing use of adjacent habitat by species wary of humans; promoting the invasion and spread of exotic plants, pests, and pathogens; polluting adjacent intact habitats; and facilitating populations of human commensal species (e.g., common raven) that can alter natural ecosystems and affect native populations.
- 1713-3270
- No Mitigation provided for Unoccupied Habitat: Although the DEIR/EIS analyzes impacts on suitable habitat, it proposes only replacing habitat found to be occupied based on subsequent focal species surveys. Abundant literature has demonstrated that temporarily unoccupied habitat is essential to the long-term persistence of populations, including those that exhibit metapopulation dynamics (e.g., Hanski 1994). Habitat that is not occupied at a given time (i.e., during a survey) is not synonymous with non-habitat (Hall et al. 1997). Additionally, focal species surveys are imperfect and may not detect individuals present, and are expensive and those resources could be better spent on actions that promote long-term viability of species populations in the region, including habitat protection, restoration, and management.
- 1713-3271
- Mitigation Ratios Need to be Additive: The DEIR/EIS does not specify that the compensatory mitigation for special-status species, sensitive habitats, and existing conservation lands will be additive, as it must be to adequately mitigate the Project impacts.

5

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS  
POST, Open Space Authority, TNC Comments

- 1713-3271
- Alternatives to Transplantation should be Specified: As transplantation projects for rare plants and host plants oftentimes fail, the DEIR/EIS should identify alternative/backstop mitigation, which should include permanent habitat protection.
- 1713-3272
- **Impacts to Existing Conservation Lands**: The effects of the Project on existing conservation lands traversed by the Project should be minimized; moreover, the analysis of these impacts is not complete, and the mitigations provided are not sufficient to adequately address the effects.
    - Minimize Impacts: The Project must minimize the impacts on existing conservation lands within the Project footprint by limiting the area that HSR condemns and removes from conservation land ownership.
    - Mitigation Inadequate: The mitigation provided for impacts to existing conservation lands should: 1) be extended to all lands owned and managed for conservation purposes, and not just lands protected by conservation easement (as currently stated in the DEIR/EIS); 2) occur at a higher ratio than just 2:1 to recognize the significant lost public and private investment in the habitat, which has been restored and/or managed to improve its condition; 3) include compensation for staff time and associated costs to address the condemnation and its effects on the remainder of the conservation property, including related legal issues; 4) include compensatory mitigation that is in addition to that provided for impacts to the species habitat and sensitive communities in the land (i.e., the mitigation should be additive).
    - Missing Lands: The DEIR/EIS analysis of impacts to conservation lands needs to be extended to all conservation lands, including those omitted from the DEIR/EIS such as Tulare Meadows Conservation Easement, Tulare Hill, and the new addition to Pacheco Creek Reserve, as well as new lands protected that might be protected between now and Project implementation.
- 1713-3273
- **Compatibility with Other Plans**: The DEIR/EIS understates the Project impacts on the effective implementation of conservation plans, including the Valley Habitat Plan (HCP/NCCP), Coyote Valley Landscape Linkage, and the Santa Clara Valley Greenprint. Though the DEIR/EIS evaluated impacts to the plans, the analysis underestimated the impacts due to the following:
    - Lack of Consideration of Opportunity Costs: The DEIR/EIS does not adequately consider the opportunity cost that the Project presents to plan implementers, who may not be able to pursue anticipated habitat protection and restoration opportunities on critical lands, such as Sycamore Alluvial Woodland restoration in Pacheco Creek Reserve.
    - Lack of Consideration of Impacts to Non-Quantitative Goals: The DEIR/EIS failed to analyze the impacts of the Project on goals, actions, and other plan elements unless they featured quantitative targets. Though it is understandably more difficult to assess impacts if goals lack quantitative metrics, the Project could still impact the ability of plans to achieve the goals and implement actions that are not quantified, and these impacts should be evaluated and mitigated, as needed.
    - Lack of Recognition of the Constraints Caused by the Project on the Other Plans: Even where the Project may not preclude a conservation project, it may make it impracticable by increasing the complexity and/or cost, and such constraints should be addressed in the DEIR/EIS.
    - Lack of Understanding of the Plans: The DEIR/EIS analysis reflects some misunderstandings of the plans, which HSRA should work to clarify by coordinating with the conservation agencies and organizations that developed and are working to
- 1713-3274
- 1713-3275
- 1713-3276
- 1713-3277
- 1713-3278

6



# Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

- 1713-3278 implement the respective plans. There are notable misunderstandings regarding the wildlife crossing structures as part of the Coyote Valley Landscape Linkage, which have been refined by the Santa Clara County Wildlife Corridor Technical Working Group (2019) as part of plan implementation.
- 1713-3279
- **Agricultural Farmland:** The DEIR/EIS analysis mischaracterizes agricultural conservation easements and fails to analyze the Project's full effects on agricultural resources and farm operators. The DEIR/EIS fails to recognize the substantial efforts underway to protect agricultural lands in the region. Agriculture conservation goals contained in Santa Clara County's Agricultural Plan and the Open Space Authority's Santa Clara Valley Greenprint will be hindered by the Project, and the mitigation is proposed is neither justified nor adequate.
  - 1713-3280 • **Parks, Recreation, and Open Space Resources:** The DEIR/EIS underrepresents existing and planned park, recreation, and public access resources in the resource study area that will be directly and indirectly impacted by the project during construction and ongoing operations, resulting in an inadequate analysis of Project impacts on these lands.
  - 1713-3281 • **New Information to be Addressed:** The DEIR/EIS needs to be updated to reflect new information including:
    - o Mountain Lion Listing: As a candidate for listing under the California Endangered Species Act, mountain lion in the Central Coast will require additional Project design considerations and compensatory mitigation to adequately mitigate the Project impacts on this species, which is vulnerable to population declines due to reduced genetic diversity as a result of habitat fragmentation created by the Project.
    - 1713-3282 o Important Reports and Plans: The DEIR/EIS should integrate results of several reports and plans that are not adequately addressed in the Project design and analysis, including plans developed during preparation of the EIR.
    - 1713-3283 o Additional Protected Lands: The DEIR/EIS needs to address additional conservation lands including the Tulare Meadows Conservation Easement, the Northern Coyote Valley Conservation Area, Tulare Hill, and the Pacheco Creek Reserve.
  - 1713-3284 To address the issues in this letter, HSR should work actively with conservation agencies and organizations, including regulatory agencies, as well as stakeholders that are actively working on conservation in the region. Discussions should address the comments, including the following main issues:
    - **Habitat Connectivity,** including aspects of the wildlife crossing infrastructure designs to ensure that they are informed by the best available scientific information and integrate with efforts to promote connectivity through the region;
    - **Impacts to existing conservation lands,** including habitat, agriculture, parks, and other open space, to minimize and adequately mitigate them;
    - **Impacts to implementation of existing plans,** including the Valley Habitat Plan, which must be successful to help safeguard biodiversity conservation in the region; and
- Develop the compensatory mitigation plan, to ensure that it reflects the best available scientific information and will complement, and not conflict with, the efforts of conservation organizations to implement their plans, including achievement of the goals by the Valley Habitat Plan.

7

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

### Biological Resource Impacts and Mitigations

Most of the following comments include three elements: 1) the comment (in bold); 2) the description of the comment, background information, and a discussion of the issue (regular font); and 3) a request, usually written in the form of a question, to solicit a written response (numbered, bold, and italics). Some comments requiring a response may not be in this format. Also see the following appendices as noted:

- **Appendix A:** Detailed comments on the preliminary engineering designs for the Project;
- **Appendix B:** Responses to the DEIR/EIS's analysis of conflicts with the Valley Habitat Plan.

### Landscape and Habitat Connectivity

#### Analysis Underrepresents Impacts on Habitat Connectivity

#### Integrate Successful Conservation to Improve Landscape Connectivity

**The DEIR/EIS fails in its analysis of the impacts of the Project to consider the successful, proactive work that is being conducted by conservation agencies and organizations in Coyote Valley, Upper Pajaro Area/Soap Lake, and Pacheco Pass to promote wildlife connectivity and safeguard other conservation values.**

Section 3.7.7.7 states that, "Under the No Project Alternative.... future infrastructure improvements such as highway expansions to accommodate population growth, would have impacts on wildlife movement similar to those that have resulted from past development, such as impediments to wildlife movement along established corridors." (page 3.7-110). This analysis fails to acknowledge the past and ongoing work of Peninsula Open Space Trust, Santa Clara Valley Open Space Authority, Santa Clara Valley Habitat Agency, The Nature Conservancy, Caltrans, and their partners including Pathways for Wildlife, to protect habitat, enhance and restore habitat, improve wildlife crossing infrastructure, and advise agencies and organizations on how to safeguard connectivity when planning infrastructure and development in the area, in order to promote habitat connectivity through these important choke points within the landscape linkages.

Likewise, Section 3.19 states, "Past development in the cumulative RSA has resulted in the widespread conversion of undeveloped land to commercial, residential, transportation, and agricultural land uses, resulting in large-scale destruction of habitats for plants and wildlife. These trends are expected to continue, although at a slower pace, resulting in additional conversion or degradation of land cover types for special-status species, non-special-status wildlife, special-status plant communities, aquatic resources, and wildlife movement corridors." (page 3.19-49). This fails to acknowledge trends in conservation, including published/adopted plans, relevant policies (e.g., CA Public Resources Code Section 35180 et seq./Coyote Valley Conservation Program), and the pace and scale of conservation activity such as land acquisition and habitat restoration.

Finally, Section 3.19 goes on to state, "Ongoing development and transportation projects have created new barriers to wildlife movement, reducing habitat connectivity for wildlife throughout the region" and "Most of the planned transportation projects consist of improvements to existing roads or railroads that already serve as barriers to wildlife movement" (page 3.19-53). While it is true that these factors have contributed to degraded habitat and connectivity, studies in Coyote Valley, Upper Pajaro Area/Soap Lake, and Pacheco Pass have documented some degree of landscape permeability, including across

8

## Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

**High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS  
POST, Open Space Authority, TNC Comments**

1713-3285

highways (Serieys and Wilmers 2019, Pathways for Wildlife 2020). Due to the stated impacts on wildlife movement due to HSR, further mitigation through design, onsite and offsite compensatory mitigation, and a dedicated monitoring plan to evaluate the effectiveness of features such as wildlife crossing infrastructure will be essential to adequately mitigate the Project impacts on wildlife connectivity.

*(1) Will the DEIR/EIS be revised to provide discussion of these past and current conservation efforts and plans which could improve connectivity, acknowledge that connectivity remains (albeit impaired), and discuss the need to coordinate the Project and its mitigation with the ongoing conservation efforts in the region?*

1713-3286

**Pacheco Pass as a Critical Landscape Linkage**

**The DEIR/EIS does not acknowledge the importance of the Pacheco Pass area as a critical landscape linkage within the region and the state, nor does it identify or adequately mitigate the project impacts on wildlife connectivity in this area.**

Pacheco Pass has been identified as a priority for connectivity by the California State Wildlife Action Plan (CDFW 2015) and the Santa Clara County Regional Conservation Investment Strategy (ICF 2019), and is a natural landscape block in the California Essential Habitat Connectivity Project (Spencer et al 2010). The Santa Clara Valley Habitat Conservation Plan/Natural Community Conservation Plan (Valley Habitat Plan or VHP) identifies Pacheco Pass on SR-152 as a focal area in the Biological Goals and Objectives, Reserve System Design, and long-term monitoring (Santa Clara Valley Habitat Plan 2012). A recent report, *Wildlife Permeability and Hazards across Highway 152 Pacheco Pass 2018-2019* (Pathways for Wildlife 2020), documents wildlife use of bridges and culverts to cross under SR-152 and recommended improvements to wildlife crossing infrastructure. Stakeholders who participated in the HSRA's Wildlife Corridor Assessment (Appendix C of the Biological and Aquatic Resources Technical Report) emphasized the importance of maintaining permeability through this essential linkage area.

Nonetheless, the Project proposes 2.5 miles of cut and fill to install the rail at grade with extensive fencing, which will fragment habitat within this important landscape linkage which is essential for maintaining species populations including adapting to climate change. As designed, the Project will limit the potential for movement by wide-ranging species for which the Project area provides suitable habitat including mountain lion, tule elk, black-tailed deer, and American badger. These species have been documented using wildlife crossing infrastructure and moving at grade through SR-152 (Pathways for Wildlife 2020, POST et al. unpublished data). The embankment and associated fence proposed for the Project will direct wildlife towards SR-152, increasing wildlife mortality due to wildlife-vehicle collisions.

Despite the broad recognition of the importance of the Pacheco Pass region for wildlife connectivity, the DEIR/EIS analysis of impacts to wildlife movement in Section 3.7.9.6 (page 3.7-198) and Section 3.7.7.7 (page 3.7-110) (Impact Bio#42 Temporary Impacts to Wildlife Movement and Impact Bio#43 Permanent Impacts to Wildlife Movement) does not mention Pacheco Pass. The area is not characterized in the Wildlife Connectivity Analysis report, which is Appendix C of the Biological and Aquatic Resources Technical Report, which therefore does not provide recommended design measures for habitat connectivity in this segment.

Moreover, BIO-MM#79 provides for land protection and conservation in Coyote Valley and Upper Pajaro Area/Soap Lake, but not in Pacheco Pass. Likewise, BIO-MM#76 minimizes impacts on wildlife movement during construction within known movement routes for wildlife, but does not reference Pacheco Pass. Additionally, the wildlife crossing infrastructure proposed for this region was not sited based on wildlife movement data, nor is it designed to accommodate the large, wide-ranging species,

9

**High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS  
POST, Open Space Authority, TNC Comments**

1713-3286

including tule elk, that will need to utilize it to avoid having the Project fragment their populations as described further below.

*(2) How will the DEIR/EIS be revised to address the gaps in the analysis of the importance of maintaining permeability through Pacheco Pass, including: 1) add design features to prevent habitat fragmentation in this area, 2) analyze the impacts of the Project on wildlife movement through this landscape linkage, and 3) provide mitigation including compensatory mitigation for the Project impacts on connectivity through the Pacheco Pass?*

1713-3287

**Misleading Figure and Table in Wildlife Connectivity Analysis**

Table 2-1 and Figure 2-2 of the Wildlife Corridor Assessment (Appendix C of the Biological and Aquatic Resources Technical Report) characterizes the Pacheco Pass segment as being in a tunnel, which is misleading as the rail will be at grade for 2.5 miles in Pacheco Pass. This segment will be created using cut and fill and will include extensive fencing to keep wildlife and people off the rail. This is then properly displayed in Figure 2.6.

*(3) Will Table 2-1 and Figure 2-2 be revised in the DEIR/EIS to accurately characterize the rail alignment in Pacheco Pass?*

1713-3288

**Reduction in Permeability at Pacheco Pass**

**The permeability analysis in the Wildlife Corridor Assessment failed to identify the reduction in permeability post Project at the cut and fill section of the Project design within the Pacheco Pass, where the Project will be at grade for 2.5 miles.** Specifically, the analysis appears to fail to acknowledge the reduction in permeability due to installation of fencing to exclude wildlife from the tracks in this section. The failure to identify a reduction in permeability in this area may be the reason that the Project does not incorporate sufficient wildlife crossing infrastructure and other mitigations to safeguard connectivity in this important landscape linkage.

*(4) Will the DEIR/EIS permeability analysis be revised to address the impacts of the rail design in Pacheco Pass, and adjust the Project design and mitigations to address the anticipated decline in permeability due to the Project being at grade for 2.5 miles?*

1713-3289

**Inadequate Mitigation for Connectivity to Pacheco Pass**

**The DEIR/EIS should be revised to apply all mitigation measures for habitat connectivity to Pacheco Pass, which has been identified as part of the landscape linkage (Penrod et al. 2013) and large landscape block (Spencer et al. 2010).** The following specific measures should be applied to Pacheco Pass:

1. **BIO-MM#76:** This measure minimizes impacts on wildlife movement during construction within known movement routes for wildlife, which should include a specific reference to Pacheco Pass.
2. **BIO-MM#79:** This measure will protect 238 acres (or 239 acres for Alternative 3) of, "lands prioritized for importance to wildlife movement in the Santa Cruz Mountains to Diablo Range Wildlife Linkage and the Soap Lake 100-year floodplain, which corresponds to a 1-to-1 ratio of protected land to project footprint at the MOWF [maintenance of way facility]." This measure should be expanded to include land protection to safeguard wildlife connectivity in the landscape linkage within Pacheco Pass (Penrod et al. 2013), where priorities are identified in

10

# Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

1713-3289 coordination with the Valley Habitat Agency, which is working on landscape connectivity in the region.

*(5) Will the DEIR/EIS be revised to incorporate mitigations including minimization measures as well as land acquisition to promote connectivity in Pacheco Pass where such measures are recommended for other areas important for wildlife connectivity including Coyote Valley and Soap Lake?*

1713-3290 **Roads as Barriers**

The DEIR/EIS Wildlife Corridor Assessment methods characterizes existing roads as barriers, causing the analysis to underestimate the impacts of the Project on permeability of the landscape for wildlife. For example, wildlife in Coyote Valley are impacted by the presence of roads; however, the available data suggest roads are somewhat permeable (Serieys and Wilmers 2019, SCOSA and CBI 2017, SCCWCTWG 2019). Nonetheless, it is imperative that the Project not further degrade permeability through this tenuous linkage. Published and ongoing studies in the Upper Pajaro River Area and Pacheco Pass similarly reflect a degree of permeability across (under) existing roads, including for HSR focal species (Pathways for Wildlife 2020; POST et al. unpublished data).

*(6) Will the DEIR/EIS be revised to reflect that roads are not impermeable and therefore document and mitigate the additional impact of the Project on wildlife movement near roads?*

1713-3291 **Reduction in Permeability due to Rail Design**

The designs reflected on Preliminary Engineering for Project Design sheet TT-D4011 will reduce permeability across areas of the Union Pacific Railroad Tracks. The existing rails are slightly elevated above the ballast on the railway sleeper (tie) so that a small animal (e.g., California tiger salamander or small California red-legged frog) would be able to crawl between the rails and ballast at multiple spots throughout the length of the track. A California red-legged frog could hop over the rails anywhere along these tracks. At Blanchard Road, Emado Avenue (north of Bailey Avenue), Fox Lane, Palm Avenue, Live Oak Avenue, and Tilton Avenue, the existing rails are at the same level as the road, which would allow western pond turtle, California red-legged frog, and California tiger salamander to cross, although increased train traffic frequency from HSR operations, as described in 3.19-77, would present further hazards for attempted at-grade crossings by wildlife. There is at least one record for western pond turtle mortality on Monterey Road (gravid female; H.T. Harvey 2020). Thus, the existing rail line is somewhat permeable for wildlife including herpetofauna, and the permeability analysis presented in the Wildlife Corridor Assessment for the Project does not reflect the reduction in net permeability that will be caused by the Project, especially for smaller animals.

*(7) Will the DEIR/EIS be revised to more critically analyze and correctly characterize the current permeability of the landscape and accurately represent the decline in wildlife connectivity that will be caused by the Project, and then identify additional measures to adequately mitigate these impacts?*

1713-3292 **Effects of Noise, Vibration, and Light**

Measures to minimize noise, visual, and train strike impacts (BIO-MM#80) should be implemented throughout the entire Coyote Valley, Upper Pajaro River/Soap Lake, and Pacheco Pass sections. Will this be included prior to train operation? If so, to what extent will it mitigate impacts to focal species? In particular, to what extent will it sufficiently mitigate noise, vibration, and light to an extent that is comparable with wildlife crossing structures that have been proven effective for the focal species in

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

1713-3292 other locations? Operations impacts caused by noise, vibration, and light could present such a deterrent that there would be avoidance behavior across a variety of taxa, with associated life history, demographic, and natural community impacts (Shilling, 2020).

*(8) Will the DEIR/EIS be revised to include mitigation measures for noise, light, and vibration along the Coyote Valley, Soap Lake, and Pacheco Pass sections, specify that the measures will be installed prior to operation, include monitoring to evaluate the effectiveness of the mitigation measures, and provide remedial measures to promote animal movement through the train corridor if mitigation proves to be insufficient?*

1713-3293 **Vibration**

The DEIR/EIS states, "While reptiles, amphibians, and burrowing rodents may perceive ground vibrations caused by passing trains, such vibrations have low potential to affect wildlife movement because they would be of short duration and would occur primarily during the day when most vibration-sensitive wildlife species are inactive. Therefore, CEQA does not require mitigation." (page 3.7-116). However, many native animals sensitive to vibration (e.g., pocket gophers) are diurnal species and are active during the day. Several keystone species including American badger, California tiger salamander, and burrowing owl are fossorial linkage dwellers, which dig or use burrows within landscape linkages as they are traveling through them (Quinn and Diamond 2008, Penrod et al. 2006, Penrod et al. 2013). Burrowing owl and American badger, which occur within the Project area, are very sensitive to human disturbance around burrows and can be easily displaced (Pathways for Wildlife 2020).

*(9) Will the DEIR/EIS be revised to conclude that noise and vibration will significantly impact special-status species and wildlife movement including on diurnal species, and develop adequate mitigation for these impacts?*

1713-3294 Also, the DEIR/EIS notes that Alternative 4 (the identified Preferred Alternative) would have the greatest contribution to operational vibration impacts (page 3.19-104).

*(10) Will the DEIR/EIS include additional design considerations to minimize impact of vibration on wildlife use of crossing structures?*

1713-3295 **Light**

With regards to light, the DEIR/EIS states, "The impact under CEQA would be less than significant for all four alternatives. While artificial light from passing trains and HSR track and systems may result in altered movement or foraging patterns of terrestrial and aerial wildlife species, particularly in non-urban areas, such effects would be localized. Therefore, CEQA does not require mitigation." (page 3-117).

However, several species such as tule elk, mountain lion, and American badger, which utilize the Project area, are sensitive to light disturbance (Beier 2006, Rich and Longcore 2006, Quinn and Diamond 2008, Wilmers et al. 2013). The Project will introduce light into Pacheco Pass, which features limited human development and light.

More detail is needed in the DEIR/EIS regarding specific mitigation measures intended to minimize the significant and unavoidable impacts of new sources of artificial light (e.g., due to the railway and trains, facilities and buildings, maintenance-of-ways, etc.), particularly in conservation areas, where it is important to avoid or reduce contribution to light pollution.

## Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

**High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS  
POST, Open Space Authority, TNC Comments**

1713-3295

Additionally, localized light impacts near wildlife crossing infrastructure should be fully mitigated to ensure wildlife crossings are effective and adequately mitigate for impacts elsewhere in essential landscape linkages including Coyote Valley, Upper Pajaro Area/Soap Lake, and Pacheco Pass.

*(11) Will the DEIR/EIS be revised to acknowledge the significant effects of intermittent and permanent lighting on species that are sensitive to light disturbance and avoid lighted areas at night? How will HSR mitigate the effects of light disturbance, which can deter animal movement through the well-documented linkages such as the Pacheco Pass, Coyote Valley, and the Upper Pajaro River floodplain? How will the EIR address the potential for light to limit wildlife use of wildlife crossing infrastructure, which the Project and DEIR/EIS are relying on to mitigate otherwise significant impacts on wildlife connectivity?*

1713-3296

**Noise**

The DEIR/EIS states, "Alternative 4 would have the most noise impacts because it would result in HSR trains sounding horns at the at-grade crossings and the Caltrain Morgan Hill, San Martin, and Gilroy Stations, whereas the other project alternatives would not." (p. 3.8-17).

*(12) What design and operational mitigations will be used to reduce noise impacts along at-grade crossings in Coyote Valley, given its ecological significance?*

1713-3297

The DEIR/EIS does not appear to quantify the effects of the portal noise effect, whereby a loud noise (i.e., a 'boom') will occur when the trails emerge from the tunnels, nor does it mitigate the effects of this noise on wildlife. Section 3.4.1 discusses how the tunnel portal design will attenuate the noise associated from the train as it leaves the tunnel; however, a discussion of the specific impacts of this noise on wildlife could not be found. The tunnels are located in areas important for wildlife, including the Upper Pajaro Area and Pacheco Pass, where loud noises associated with the train could inhibit wildlife habitat use and movement through important landscape linkages.

*(13) Will the DEIR/EIS be revised to discuss such sound from rail operation at the tunnel ends and how its impacts on wildlife and habitat connectivity will be mitigated?*

1713-3298

**Effects of Noise Mitigation on Wildlife Movement**

The DEIR/EIS mitigation for noise may exacerbate the effects of the Project and should be mitigated. Specifically, BIO-MM#80 states that, "noise barriers would be a minimum height of 17 feet and would be designed to provide a minimum of 10 dBA attenuation of sound generated by HSR operations..." (page 3.7-170).

*(14) How will these additional barriers to wildlife movement be mitigated? Will HSR coordinate design of the noise barriers with the appropriate regulatory agencies and stakeholders working to address habitat connectivity in Pacheco Pass, the Upper Pajaro Area, and Coyote Valley?*

1713-3299

*Issues with Wildlife Crossing Infrastructure (includes Appendix A)*

**Overreliance on Wildlife Crossing Infrastructure to Mitigate Connectivity  
Impacts**

The DEIR/EIS relies heavily on wildlife crossing infrastructure included in the Project design and mitigations to address the Project's significant effects on wildlife connectivity and associated impacts on populations in the region, including mountain lion, San Joaquin kit fox, and other protected

13

**High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS  
POST, Open Space Authority, TNC Comments**

1713-3299

**species.** However, the effectiveness of the infrastructure at mitigating the Project impacts may be limited due to a variety of factors including:

1. Wildlife may be deterred from using the structures by the Project's significant light, vibration, and noise, which may not be fully mitigated;
2. The ecological context including location of the infrastructure with respect to wildlife movement is not fully considered, such that the crossing structures may not be located in areas important for wildlife use;
3. The Project does not address the need for habitat protection and restoration to ensure habitat on either side is intact and can promote effective use of the crossing infrastructure; and
4. Aspects of the crossing structure design do not adhere to the widely accepted standards, as some structures have limited vertical clearance and/or are too long to be used by many wildlife species.

The DEIR/EIS does not include monitoring to evaluate the effectiveness of the structures at facilitating wildlife passage through the train corridor, nor does it include an adaptive management plan with remedial actions to promote wildlife movement in the event that the proposed infrastructure is not sufficient to mitigate the impacts.

*(15) Due to the stated impacts on wildlife movement by the Project, further mitigation through design is encouraged, onsite and offsite compensatory mitigation will be needed, and a dedicated monitoring and adaptive management plan will be essential to evaluate the effectiveness of features such as wildlife crossing infrastructure and to prevent the Project from severing connectivity in critical landscape linkages that it traverses including Coyote Valley, the Upper Pajaro Area/Soap Lake, and Pacheco Pass.*

1713-3300

**Need to Monitor Wildlife Crossing Infrastructure**

The DEIR/EIS relies heavily on wildlife crossing infrastructure to mitigate the Project impacts on wildlife connectivity. However, the DEIR/EIS does not discuss how monitoring will be used to evaluate effectiveness of the structures, including through documenting wildlife use, or identify alternative mitigations and remedial actions in the case that they are not effective at preventing habitat fragmentation.

*(16) Will the DEIR/EIS be revised to discuss how wildlife underpasses will be monitored and how remedial actions will be taken to improve wildlife connectivity if/where monitoring indicates that one or more species are not able to utilize the structures and the Project is impeding wildlife connectivity?*

1713-3301

**Mitigate Impacts to Habitat On-Site to Ensure Crossing Structures are Effective**

In areas important for wildlife connectivity, including where wildlife crossing infrastructure will be installed or improved, the temporary Project impacts should be restored and additional habitat mitigation should be conducted *on site*, where feasible and necessary to maintain the larger landscape linkage and promote wildlife use of the crossing infrastructure. This approach is recommended generally and is specifically warranted in regards to the design in TT-D1201, in the Lover's Lane/Tequisquita Slough in the Upper Pajaro area, where an embankment feature would destroy a riparian area that is likely serving as refugia habitat and a wildlife corridor in a landscape that has otherwise been highly altered by agricultural use. Remaining habitat and connectivity in that landscape, which is vulnerable to

14



# Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

1713-3301 | the impacts of the Project, necessitate on-site restoration and related mitigation to offset impacts on wildlife movement and to avoid severing connectivity in this landscape.

*(17) Will the DEIR/EIS be revised to ensure the habitats impacted temporarily by the Project are restored and additional habitat mitigation is conducted on site, where feasible and necessary to maintain habitat connectivity and promote wildlife use of the crossing infrastructure?*

1713-3302

## Pacheco Pass Crossings is not Well Sited, Too Long to Facilitate Wildlife Movement, and Lacks Directional Fencing

The proposed culverts in Pacheco Pass are not sited in locations known to be important for wildlife movement, in contrast to the DEIR/EIS which states, “all alternatives would include wildlife undercrossings in locations known to be important for wildlife movement in Coyote Valley, eastern Pacheco Pass, and the Central Valley” (Section 3.7.7.7 BIO#43).

The culverts for western Pacheco Pass (between Casa de Fruta and Pacheco Creek Reserve), which are not mentioned in this section, are not sited in locations identified as important for wildlife connectivity based on animal movement data; instead, they appear to have been selected based on geography and topographical considerations.

Moreover, Crossings A, B, C, and D proposed for Pacheco Pass are also too long to promote effective use by wildlife, including wide-ranging species that rely on the landscape linkage such as mountain lion, tule elk, black-tailed deer, and American badger (Beier 1993, Beier 1995, Forman 2000, Cramer 2002, Dickson et al. 2005, Penrod et al. 2006, Ruediger 2007, Meese et al. 2009, Beckmann et al. 2010, Forman 2010, Clevenger and Huijser 2011, Wilmers et al. 2013).

In an email dated December 13, 2018, Pathways for Wildlife provided feedback on draft designs for wildlife crossing infrastructure for the Pacheco Pass region and advised HSRA on the need to review the literature above, particularly Cramer 2002, to design crossing structures that are no more than 120 feet in length to facilitate use by black-tailed deer. The email recommended bridges to promote movement by tule elk (Diamond 2018). However, these identified issues were not addressed and the proposed culverts are inadequate mitigation for the 2.5 miles of cut and fill where the rail will be on embankment and heavily fenced. Additionally, the Project does not appear to incorporate directional fencing to guide animals to the culverts and wildlife crossing infrastructure, which is essential to its effectiveness (Dodd et al. 2007, Gagnon et al. 2010, Loberger et al. 2013).

As a result, the Project, as currently designed and mitigated, will create a formidable barrier to wildlife movement within a designated landscape linkage (Penrod et al. 2013) where extensive wildlife movement has been documented (Pathways for Wildlife 2020). The Valley Habitat Agency and Pathways for Wildlife are working with CDFW and Caltrans to promote wildlife movement through SR-152. The Project will conflict with these efforts by introducing a new barrier with poorly designed wildlife crossings that do not adequately mitigate the Project.

The Wildlife Corridor Assessment included analysis and recommendations for areas of permeability reductions as outlined in Section 4.3.8 of said appendix. However, these analyses and recommendations were not conducted for Pacheco Pass.

The supplemental permeability modelling described in Section 4.3.9 of the Wildlife Corridor Assessment describes how local data and linkage designs were used to develop a supplemental model for Coyote Valley. The stakeholder group that supplied data for Coyote Valley also provided data and a report documenting wildlife movement through Pacheco Pass (Pathways for Wildlife 2020); however, these data were not used to develop a supplemental permeability model for this area.

15

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

The Wildlife Corridor Assessment post-Project fencing analysis does not appear to have adequately addressed the fencing in the 2.5-mile long segment in Pacheco Pass where the rail will be at grade and fencing will be used to keep wildlife and people off the rail. As a consequence, the permeability of the Project area post Project is not reduced to reflect the fencing.

*(18) How will the DEIR/EIS be revised to provide specific analysis and recommendations and incorporate adequate mitigation for wildlife connectivity in the Pacheco Pass area, including by creating crossing structures that can promote wildlife movement? Will the data provided for Pacheco Pass be used to develop a supplemental permeability analysis and recommendations for designs for this area? Will the influence of fencing be integrated into the permeability analysis to identify impacts in the 2.5-mile long segment at grade? Will HSRA revisit the location, type, and dimensions of the proposed wildlife crossing infrastructure in this area to ensure it can mitigate the impacts of the Project on movement of a broad suite of animals in this important landscape linkage? Specifically, will the DEIR/EIS replace the excessively long culverts with one or more bridges or wildlife crossing overpasses, reduce culvert lengths to no more than 120 feet where culverts must be used instead of bridges, and locate crossing infrastructure in areas of documented wildlife movement?*

1713-3303

## Impacts of the Train on Wildlife Movement through Pacheco Creek Reserve Require Mitigation

The Project would cause unmitigated impacts to wildlife movement under the bridge under SR-152 in the Pacheco Creek Reserve during construction as well as from vibration, light, and noise during operation. The Project traverses the Valley Habitat Agency’s Pacheco Creek Reserve, where wildlife movement monitoring has documented multiple species moving under the Pacheco Creek Bridge to move through the SR-152 corridor. These species include mountain lion, a State Candidate Endangered Species, for which the bridge is the only location where the species has been observed traversing through SR-152 in the area (Pathways for Wildlife 2020).

While the Project rail line will be constructed on a bridge through the Pacheco Creek Reserve, operation of the Project will cause noise, vibration, and light that will likely deter wildlife from using the Pacheco Creek Bridge; such impacts are also anticipated to occur during construction. Many wildlife species are active during the day, and could be impacted by construction and operations, contrary to the DEIR/EIS assessment that, “vibrations have low potential to affect wildlife movement because they would be of short duration and would occur primarily during the day when most vibration-sensitive wildlife species are inactive.” (p. 3.7-116). Introduction of artificial lighting as part of the Project into the Pacheco Creek Reserve, where there is currently no artificial lighting, will deter use of the Pacheco Creek Bridge as a wildlife crossing, as light disturbance has been shown to cause wildlife to avoid areas including use of important wildlife linkages (Beier 2006, Rich and Longcore 2006).

*(19) Will the DEIR/EIS be revised to discuss and mitigate the effects of the Project construction and operations on wildlife movement, including through the Pacheco Creek Bridge which is important for wildlife movement through SR-152?*

1713-3304

## Lack of Detail in Wildlife Crossing Infrastructure

The DEIR engineering plans lack sufficient detail regarding directional fencing and wildlife intrusion deterrents, which can make or break the effectiveness of wildlife crossing infrastructure.

1. Directional Fencing: The DEIR/EIS designs for wildlife crossing infrastructure do not provide detail on the configuration and extent of directional/exclusionary fencing, which is critical to

16



## Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

**High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS  
POST, Open Space Authority, TNC Comments**

1713-3304

achieving passage structure effectiveness and promoting permeability through/across highways (Dodd et al. 2007, Gagnon et al. 2010, Loberger et al. 2013) and by extension applies to railway ecology. Appendix J of the Wildlife Corridor Assessment provides some description of taxa-specific and multispecies fencing consideration and BIO-MM#81 provides some narrative description of fencing; however, the Preliminary Engineering for Project Design plans do not provide the details including the extent and tie-ins, which are critical to effectiveness. Appropriately designed and maintained fencing will be essential to prevent wildlife from entering the HSR right of way and adjacent Monterey Road and Union Pacific railway in Coyote Valley.

2. **Wildlife Intrusion Deterrents:** More detail is needed regarding the specifications of the wildlife intrusion deterrents (BIO-MM#81) for at-grade crossings, given the variability of effectiveness of these features to deter deer (Kintsch et al. 2017), as well as a discussion of design considerations for local focal species, including special-status herpetofauna.

*(20) Will the DEIR/EIS be revised to include detailed designs for directional fencing and wildlife intrusion deterrents and ensure that these elements are designed based on the literature documenting factors influencing their effectiveness?*

1713-3305

**Crossing Structure Height**

**The Project and DEIR/EIS include crossing structures that are of insufficient height to promote use by many native animal species.** A minimum height of 10' (feet/foot) is recommended for wildlife undercrossings intended for use by large mammals including mountain lion, black-tailed deer, and tule elk (Clevenger and Huijser 2011). Shorter structures, such as the 10' wide, 4.1' tall crossing between B4080 and B4085 (TT-D1411), are unlikely to facilitate wildlife movement by multiple species/guilds as necessary to mitigate the Project impacts on animal populations including mountain lion, deer, and tule elk, and promote connectivity for wildlife. An overcrossing may be needed to provide safe passage for these and other species through the Project in this area.

*(21) Will the DEIR/EIS be revised to ensure that all wildlife crossing infrastructure achieve the minimum height necessary to ensure the mitigation is effective?*

1713-3306

**Viaduct through Coyote Valley**

The DEIR/EIS includes construction of a viaduct through Coyote Valley, which may preclude the ability for conservation agencies and organizations to work to promote landscape connectivity in the region and/or to construct a functional wildlife overcrossing, due to impacts on engineering feasibility, cost, and operational impacts from the Project.

*(22) To address these conflicts, HSR should meet with stakeholders and regulatory agencies in the region to discuss the engineering/design and biological resource considerations in order to refine the Project, including by evaluating whether an overcrossing (ecoduct) can be implemented and used by the focal species.*

**Preliminary Engineering Designs**

Appendix A provides additional feedback on the Preliminary Engineering Designs for the wildlife crossing infrastructure.

17

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

**High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS  
POST, Open Space Authority, TNC Comments**

1713-3307

**Compensatory Mitigation***Development of the Compensatory Mitigation Plan*

BIO-MM#10 calls for preparation and implementation of the compensatory mitigation plan (CMP) for species and species habitat. The CMP should be developed with input from conservation agencies and organizations with expertise in the Project Area, to ensure that it promotes, rather than conflicts with, the goals of conservation plans, strategies, and other initiatives in the region, and that it reflects local expertise and the region's conservation values. These agencies and organizations can play a key role in successful implementation of the CMP by providing local knowledge and capacity in the field of land conservation and management.

*(23) Will the DEIR/EIS be revised to state that the CMP will be developed in close coordination with conservation agencies and organizations with expertise and active conservation programs in the Project area in order to enhance the effectiveness of the compensatory mitigation?*

1713-3308

*Mitigation Ratios Insufficient to Offset Disproportionate Impacts of the Linear Project***Area**

As a result of its long-linear nature, the Project will likely have extensive edge effects and indirect effects on sensitive species and communities that are disproportionately high relative to the size of the area of impact. The exceptionally high perimeter-to-area ratio of the Project area will result in extensive indirect effects of the Project on adjacent habitat outside of the Project footprint including by:

1. Reducing or eliminating use of habitat by species that are wary of humans;
2. Promoting the invasion and spread of exotic plants, which are promoted by disturbance and invade intact habitat along infrastructure corridors (Hobbs and Huenneke 1992);
3. Facilitating the spread of pests and pathogens in association with human activities including vegetation management;
4. Polluting intact habitats with dust and other airborne pollutants as well as trash; and
5. Promoting populations of human commensal species (e.g., common raven) that can displace native species that occupy areas away from human activities (Kristan et al. 2007).

As a result of its high perimeter-to-area ratio, the Project's impacts are disproportionate to its size when compared with a Project of the same impact area that is more compact/discrete geographically speaking. As a result, the compensatory mitigation ratios that are provided for special-status species and sensitive habitat as well as other sensitive biological resources should be much higher in order to adequately mitigate the impacts of the Project.

*(24) Will the DEIR/EIS be revised to increase the mitigation ratios in order to reflect the disproportionate effects of the Project on sensitive biological resources, to ensure the mitigation is appropriate and will reduce the impacts to below a significant level?*

1713-3309

*Mitigate for Suitable Habitat*

**The DEIR/EIS specifies that mitigation will not be provided if, "habitat is determined to be unoccupied based on negative species surveys" (page 3.7-141).** Such presence/absence surveys cannot reliably conclude a species is absent. Animals may move through habitat periodically and be missed during

18

# Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

1713-3309

‘snapshot’ surveys. Surveys of long, linear features such as the Project area may also fail to detect species occurring in the landscape due to the nature of the survey area. Abundant literature has demonstrated that temporarily unoccupied habitat is essential to the long-term persistence of populations, including those that exhibit metapopulation dynamics (e.g., Hanski 1994). Habitat important for conservation can include a wide variety of space and resource configurations, including areas that are marginal or of low quality (Vanbanchi et al. 2018) and stopover habitats that are occupied temporarily or sporadically such as during migration (Sheehy et al. 2011). Habitat that is not occupied at a given time is not synonymous with non-habitat (Hall et al. 1997). Finally, such surveys are expensive and those resources could be better spent on actions that promote long-term viability of species populations in the region, including habitat protect, restoration, and management.

**(25) Will the DEIR/EIS be revised to provide compensatory mitigation for suitable habitat rather than occupied habitat to maximize the cost effectiveness of the resources expended by HSRA on environmental mitigation?**

1713-3310

### *Mitigation Ratios are Highly Variable, Not Supported, and Often Too Low*

The DEIR/EIS proposes compensating for Project impacts to special-status species habitat at a wide range of mitigation ratios from 0.5:1, which is less than replacement value, to 4:1. In most cases, the DEIR/EIS does not provide a rationale for the mitigation ratio; therefore, it is not possible to evaluate whether the mitigation is appropriate, proportional, and will avoid or substantially reduce the impacts, or whether it will reduce impacts to below a significant level.

Many of the proposed ratios are very low, such as 1:1 for burrowing owl breeding habitat and 0.5:1 for low-value and 1:1 for moderate or high-value land for San Joaquin kit fox. While these and other low ratios may be applied elsewhere in the state, they will be inadequate to mitigate the impacts of the Project in this region due to the species’ rarity in this landscape, and the disproportionate effect of the Project due to its high perimeter-to-area ratio as described above.

**(26) Will the DEIR/EIS be revised to increase the compensatory mitigation for species habitat and provide the rationale for the mitigation ratios, which should be developed based on the impacts of the Project, be appropriate, and sufficient to reduce the impacts below a significant level?**

1713-3311

### *No Compensatory Mitigation Provided for Some Special-Status Species*

The DEIR/EIS fails to provide compensatory mitigation for the Project impacts to certain special-status species, including American badger as outlined in Impact BIO#28 (page 3.7-213). While the DEIR/EIS identifies mitigations including compensation for habitat loss of burrowing owl, a California Species of Special Concern, the DEIR/EIS identifies numerous impacts to American badger, including loss of denning and dispersal habitat, direct mortality, disturbance, and habitat fragmentation; however, the DEIR does not compensate for Project impacts to this other Species of Special Concern. Moreover, while the DEIR/EIS follows the Valley Habitat Plan’s conditions of approval for burrowing owl, the DEIR/EIS does not incorporate the conditions of approval for American badger. The Valley Habitat Agency is amending their HCP/NCCP permits to include American badger. Lack of effective mitigation for the Project will negatively impact these efforts by imperiling this species.

**(27) Will the DEIR/EIS be revised to provide mitigation for American badger, a California Species of Special Concern, including: 1) compensatory mitigation for habitat loss, and 2) incorporation of the conditions of approval for projects under the Valley Habitat Plan designed to protect American badger?**

19

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

1713-3312

### *Multiple Mitigation Ratios Require Clarification*

The DEIR/EIS identifies multiple mitigation ratios for Sycamore Alluvial Woodland:

- **BIO-MM#72:** “The Authority would compensate for permanent impacts on riparian habitats at a ratio of 2:1 (mixed riparian and palustrine forested wetland) or 4:1 (California sycamore woodland...” (p. 3.7-168) as compensation for permanent impacts on riparian habitat.
- **BIO-MM#85:** “To offset permanent impacts at the Pacheco Creek Reserve and alleviate conflict with the SCVHP, the Authority would provide compensatory mitigation at a 1:1 ratio” (p. 3.7-172).

**(28) Will the DEIR/EIS be revised to clarify this language? As noted below, the mitigation ratios provided for special-status species, sensitive natural communities, and existing conservation lands, should be additive, such that impacts to Sycamore Alluvial Woodland in the Pacheco Creek Reserve should be provided at a 7:1 ratio: 4:1 for the community type, 1:1 for impacts to the community at the Pacheco Creek Reserve, and 2:1 for loss of existing conservation lands per BIO-MM#84.**

1713-3313

### *Alternatives to Transplantation*

The DEIR/EIS should specify alternative/remedial actions for transplantation of rare plants and host plants for rare species to address the likely event that transplantation fails. Transplantation projects are oftentimes not successful at achieving their goals and success criteria and thus fail to offset Project impacts. To address this, the DEIR/EIS should provide backup or alternative mitigation, which should include permanent protection of land supporting the rare species affected.

**(29) Will the DEIR/EIS be revised to specify the alternative/backup mitigation for mitigation measures involving transplantation including permanent habitat protection for the impacted species?**

1713-3314

### *Mitigation Land Recipients*

The DER states, “Title to lands acquired in fee would be transferred to CDFW and conservation easements would be held by an entity approved in writing by the applicable regulatory agency.” The DEIR/EIS does not state why CDFW was identified as the future landowner. Additionally, Table 3.7-25 states that, “the mitigation sites would not be open to the public”; however, CDFW fee lands may be open to the public.

**(30) Will the DEIR/EIS be revised to state that the mitigation lands will be transferred to the most suitable landowner/manager in the region, which will be determined in coordination with conservation agencies and organizations in the region, including CDFW, as part of development and implementation of the CMP?**

1713-3315

### Impacts to Existing Conservation Lands

#### *Some Conservation Lands are Not Included in the Analysis*

The DEIR/EIS analysis omits existing conservation properties in its analysis of the Project impacts to conservation lands that have or will be protected by the time of the Project including:

- Pacheco Creek Reserve, along Pacheco Creek (Santa Clara Valley Habitat Agency);

20

## Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

**High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS  
POST, Open Space Authority, TNC Comments**

1713-3315

- Tulare Meadows Conservation Easement and the rest of the North Coyote Valley Conservation Property (Santa Clara Valley Open Space Authority, POST, and the City of San Jose); and
- Tulare Hill Reserve, on the eastern slope of Tulare Hill (Santa Clara Valley Habitat Agency).

The Project could impact additional lands protected between now and its implementation.

**(31) Will the DEIR/EIS be revised to include a comprehensive list of all of the existing conservation lands impacted by the Project, as well as acknowledge that additional lands could be protected prior to the Project and would also require mitigation?**

1713-3316

**Project Must Minimize and Adequately Mitigate Impacts to Existing Conservation Lands**

**The Project must minimize and more adequately mitigate its impacts on existing conservation lands.**

The Project will condemn and develop portions of existing protected lands that were conserved to safeguard critical conservation values in the region, including to promote habitat connectivity. The DEIR/EIS does not describe the process or the measures that will be taken to ensure that impacts to the existing protected lands and their conservation values are minimized, including by working with the conservation agencies and organizations.

**(32) Will the DEIR/EIS be revised to describe how HSRA will work with conservation agencies and organizations to minimize impacts to existing protected lands, including by taking only the land that is necessary to implement the Project?**

1713-3317

Also, Bio-MM#84 calls for replacing conservation easements at a 2:1 and also compensation for easement violations. The mitigation measure should be revised to state that: 1) it will apply to lands protected in fee title as well as those featuring conservation easements, 2) the mitigation ratio will be increased to reflect the investment of resources into these lands, 3) funding will be provided for conservation agency and organization staff to replace the lands, and 4) the mitigation for conservation lands will be in addition to any mitigation provided for the biological and other resources impacted on the lands.

**(33)**

- Will the DEIR/EIS be revised to clarify that mitigation applies to all conservation lands including those held in fee title by conservation agencies and organizations but that may not feature conservation easements?

1713-3318

- Will the mitigation ratio for conservation lands be increased so that this measure adequately mitigates impacts of fragmentation and habitat degradation on these important conservation lands, given the investments made on them including restoration, management, and monitoring?

1713-3319

- Will compensation be provided to conservation agencies and organizations whose lands are condemned to offset staff time and other costs associated with identifying and protecting replacement sites, and not just addressing easement violations as noted in the DEIR/EIS?

1713-3320

- Will the DEIR/EIS be revised to explicitly state that the compensation for impacts to existing conservation lands will be in addition to that provided for the habitat they support, as described in other mitigation measures?

1713-3321

- If the Project impacts Sycamore Alluvial Woodland within an existing conservation area, compensatory mitigation should be provided at the ratio for the rare community

21

**High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS  
POST, Open Space Authority, TNC Comments**

1713-3321

**(4:1 per BIO-MM#72) plus the conservation area (2:1 per BIO-MM#84), with additional mitigation provided if it is in the Pacheco Creek Reserve (1:1, per BIO-MM#85)?**

1713-3322

- In general, will the DEIR/EIS clarify how the mitigation ratios proposed for the various mitigation measures relate to one another, including where they are additive (i.e., stack) to reflect the additional needs for mitigation to offset compounding impacts of the Project on the conservation lands, sensitive communities, and special-status species?

1713-3323

**Assessment of Impacts to All Existing Conservation Lands**

In its assessment of impacts to existing conservation lands in Impact BIO#54, the DEIR/EIS failed to analyze the impacts of the Project to lands deemed protected for agricultural purposes. Specifically, the DEIR/EIS states, "Certain land parcels—the contiguous Bloomfield North and Bloomfield South easements—have already been protected by the SCVOSA and accordingly constitute functional elements in implementation of the Greenprint. Alternative 3 would bisect both parcels with a guideway on viaduct and part of the footprint for the existing Gilroy Station. These parcels, however, have been protected consistent with the agricultural lands protection goal of the Greenprint, rather than with its habitat conservation goals. Therefore, impacts on these parcels are not evaluated." (p. 3.7-126).

The Bloomfield Easement includes a wetland easement which states, "7. Wetland Easement. Grantors hereby conveys to Grantee a nonexclusive wetland corridor easement which includes passive restoration consisting of livestock exclusionary fencing on both sides of the wetland within parcel 841-40-010 and 841-40-009, southern portion of the Property (as identified within the Baseline Documentation Report). Said exclusionary fencing will be paid for, installed and maintained by the Grantee." "WHEREAS, the Property possesses agricultural, scenic, open space, trail and wetland values (collectively, "Conservation Values") of importance to Grantors, the people of Santa Clara County and the people of the State of California; and WHEREAS, Grantors intend that the Property be maintained in agricultural production, and that the Conservation Values of the Property be protected, in perpetuity."

Given the habitat conservation goals of conservation easement, the DEIR/EIS should analyze the Project impacts on these parcels.

**(34) Will the DEIR/EIS be revised to include the analysis of the Project impacts to this and other exiting conservation lands with biological resource conservation values and ensure that adequate mitigation is provided for them?**

1713-3324

**Conflicts with Infrastructure in Tulare Meadows Property**

The DEIR/EIS includes features within Preliminary Engineering for Project Design sheet TT-D4011 and TT-D4012 that may conflict with the Tulare Meadows Conservation Easement recorded in 2019 and impact the feasibility of planned wildlife overcrossing at this location. Specifically:

1. The new access road (CV-S4001); and
2. New access and relocation of the municipal water well and pump station.

**(35) To avoid and mitigate conflicts of the Project with wildlife connectivity and related conservation work in the Tulare Meadows Conservation Easement, HSRA should work with the landowner and conservation easement holder to refine the design and implementation of the Project.**

22

# Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

### Project Construction Methods and Impacts

#### *Bore Rather Than Dig Tunnels to Reduce Impacts*

To minimize impacts to sensitive communities, special-status species, and habitat connectivity, tunnels should be completed using the boring machine rather than digging from the surface. By minimizing the surface-level disturbance, this technique can reduce the extensive indirect impacts associated with surface disturbances, including the introduction and spread of exotic plant species to natural lands adjacent to the Project area.

**(36) Will the DEIR/EIS be revised to discuss how tunnels will be bored rather than dug to minimize surface impacts to habitat and species?**

#### *Naturally Occurring Asbestos*

Will the disturbance of naturally occurring asbestos noted in Section 3.10 present adverse impacts to the health of wildlife? If excavated material is used in Project features such as embankments, is there a risk of exposure to hazardous material?

**(37) Will the DEIR/EIS be revised to discuss impacts of asbestos on the health of native wildlife and provide mitigations to minimize its impacts?**

### Sensitive Species

#### *Project Impacts on Mountain Lion as a Candidate Species*

The DEIR/EIS does not specifically analyze the impacts of the Project on Central Coast mountain lion, which is a candidate for listing under the California Endangered Species Act. The petition and candidacy are due, in part, to the low genetic diversity of mountain lions in the region relative to other regions (e.g., the Sierra Nevada Mountains), which reflects limited dispersal due to degraded habitat connectivity (Gustafson et al. 2018). The significant barrier imposed by the Project, if not adequately mitigated, will further impact habitat connectivity for mountain lion within the Central Coast region. Given the candidate status of the species, the DEIR/EIS should be revised to include the following, at a minimum:

1. Address the direct, indirect, and cumulative impacts of the Project on mountain lion;
2. Redesign the Project including wildlife crossing infrastructure to ensure it can be used by mountain lion, to mitigate its effects on habitat connectivity which is imperative for this wide-ranging species that has exhibited declines in genetic diversity due to existing habitat fragmentation which the Project will exacerbate, if not adequately mitigated;
3. Develop minimization measures to limit negative impacts of construction and operations, including noise, lights, vibration, and human activities associated with maintenance; and
4. Identify compensatory mitigation to address the impacts of the Project on habitat for mountain lion.

**(38) Will the DEIR/EIS be revised to address these and other elements to ensure that the impacts of the Project on mountain lion are identified and adequately mitigated?**

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

### *Monarch Butterfly*

The DEIR/EIS did not address monarch butterfly, which meets the criteria for Special-Status species under CEQA and could be listed under the federal Endangered Species Act by the time the Project is implemented.

**(39) Will the DEIR/EIS be revised to identify and adequately mitigate the Project impacts on western monarch butterfly?**

## Compatibility with HCP and Other Conservation Plans

### Valley Habitat Plan Conflicts (includes Appendix B)

#### *Conflicts with Implementation of the Valley Habitat Plan*

The Project has the potential to conflict with several design principles, goals, and actions of the Valley Habitat Plan—the approved HCP/NCCP in the Santa Clara Valley, the success of which is vital for conservation in the region. Appendix B identifies specific conflicts identified.

#### **Conflicts for Protection of Sycamore Alluvial Woodland**

The Project has the greatest potential to impede the ability of the Valley Habitat Agency to achieve the Valley Habitat Plan goals and implement necessary actions related to Sycamore Alluvial Woodland and connectivity.

The DEIR/EIS notes the potential for conflict between the Project and the VHP ability to achieve goals related to Sycamore Alluvial Woodland, which is a rare habitat type. However, it concludes that there is sufficient mitigation available for both the Project and the VHP by stating there is 2,544 acres of available (unprotected) lands. This number is not supported by SFEI and H.T. Harvey (2017), which is cited by the DEIR/EIS. Keeler-Wolf et al. (1996) estimates there was only 2,000 acres of true Sycamore Alluvial Woodland remaining in the state in the mid-1990s. Keeler-Wolf (1996) mapped stands greater than 10 acres. In Santa Clara County, the limits on size of what could potentially be considered as Sycamore Alluvial Woodland was pushed due to lack of sites suitable to support 10 or more acres. The results of the study were simply looking for areas that supported stands of sycamores that could be considered for further evaluation of regeneration and habitat restoration/creation.

SFEI and H.T. Harvey (2017) used coarsely mapped polygons to draw areas observed as supporting some sycamores to provide a general understanding of locations of areas to potentially be considered for further assessment; it did not quantify areas of Sycamore Alluvial Woodland. It is clearly stated that these areas are what is recommended for consideration for enhancement, and detailed site-specific surveys would be required before determining if they are actually suitable. Much of the mapped area in the study may not be Sycamore Alluvial Woodland, and given hybridization, climate change, and the disruption of the historical hydro-curve, most of those acres are not suitable for Sycamore Alluvial Woodland conservation or mitigation.

In addition, the Project will potentially derail the VHP's Sycamore Alluvial Woodland mitigation strategy at the Pacheco Creek Reserve property, where VHA plans to protect 8 acres and restore/create up to 20 acres. Pacheco Creek is one of the last areas of this rare community type that features naturally recruiting California sycamore in the Plan area.

## Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

**High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS  
POST, Open Space Authority, TNC Comments**

1713-3329

**(40) How will the DEIR/EIS reassess and analyze conflicts with the Valley Habitat Plan regarding Sycamore Alluvial Woodland, and develop a proper mitigation measure for Impact BIO#53?**

1713-3330

**Connectivity within the Diablo Range**

The project would negatively affect the connectivity within the Diablo Range at the Pacheco Pass, which was identified as a critical linkage in the VHP, including for its ability to promote species movements along a north-south latitudinal gradient in response to a warming climate. The 2.5 miles of cut and fill will be heavily fenced off resulting in a large barrier within the linkage.

**(41) How will the DEIR/EIS be revised to reflect this conflict with the VHP?**

1713-3331

**Reliance on the Existence of Quantitative Targets to Conclude a Conflict**

The DEIR/EIS concludes that there is no conflict for goals or actions that lack quantitative targets. The logic of this is not clear, as the Project could impact goals or actions that are not quantified, though it is understandably more difficult to assess this. Appendix B highlights some of these conflicts which were dismissed due to lack of quantitative elements.

**(42) Will the DEIR/EIS be revised to address general conflicts based on the types of actions and goals rather than defaulting to a conclusion of no conflict in the absence of a quantitative target?**

1713-3332

**HCPs and Conservation Plans**

The DEIR/EIS states, "Construction of the project alternatives would result in potential impacts on three HCPs: the SCVHP, the Greenprint, and the Coyote Valley Linkage" (page 3.7-198). While it is good that the DEIR/EIS analyzed the Project impacts on other regional conservation plans, the Greenprint and Coyote Valley Landscape Linkage are not HCPs (habitat conservation plans) as defined under Section 10(a) of the ESA.

**(43) Will the EIR be revised to clarify that the Valley Habitat Plan is the only regional HCP/NCCP in the Project area?**

1713-3333

**Coyote Valley Landscape Linkage****Overall Insufficient Detail and Understated Impacts**

**The DEIR/EIS does not provide sufficient detail about the Project to evaluate impacts to the Coyote Valley Linkage from Impact BIO#55.** The DEIR/EIS concludes that, "the impact under CEQA would be significant for all four alternatives..." (p. 3.7-129). However, additional information, including designs for directional/exclusionary fencing associated with wildlife crossing structures and the wildlife intrusion barriers, is needed to support the conclusions in BIO-MM#77-81.

Similarly, the DEIR/EIS does not provide sufficient detail about the Project to support the conclusion that, "Project operations are not expected to have any conflicts with the SCVHP, Coyote Valley Linkage, or the Greenprint. Therefore, the project alternatives would not have any impacts on an approved HCP." (p. 3.7-129). Additional analyses of the Project design including fencing are needed to support the finding regarding project operations.

**(44) Will the DEIR/EIS be revised to include additional details needed to support the analysis?**

25

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

**High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS  
POST, Open Space Authority, TNC Comments**

1713-3334

Additionally, with regards to the Metcalf Canyon Road overpass and Bailey Road wildlife undercrossing at Blanchard road, the DEIR/EIS states that the Project, "would increase the complexity of construction and incrementally increase the length of the proposed crossings (except under Alternative 4)." (p. 3.7-189). However, this understates the impacts of the Project on these planned wildlife crossing infrastructure improvements as the Project would greatly increase the complexity of design and construction of the projects and thus increase their cost and decrease the likelihood they will be able to be constructed as outlined in the plan.

**(45) Will the DEIR/EIS be revised to reflect the greater impact of the Project on the feasibility of implementation of planned wildlife crossing infrastructure improvements, and thus the cumulative impacts of the Project on regional habitat connectivity**

1713-3335

The DEIR/EIS focuses on wildlife crossing infrastructure on Monterey Road. A rail-effect zone analysis (following the road-effect zone research methods in road ecology as pioneered by Dr. Richard Forman) should be conducted so that the potential conflicts are more comprehensively assessed relative to the entire Coyote Valley Linkage vision, which involves protection of existing habitat, restoration of degraded habitat, and implementation of wildlife crossing infrastructure.

**(46) This more comprehensive analysis should be conducted with the appropriate regulatory agencies and stakeholders working to implement the linkage design in Coyote Valley to ensure that the best available information is integrated in the analysis and resulting designs/mitigation.**

1713-3336

**Specific Crossings and Geographies**

The following are specific comments regarding the DEIR/EIS assessment of conflicts with recommended crossing modifications which are outlined in Table 3.7-23 of the DEIR/EIS.

**Metcalf Bridge**

**The DEIR/EIS analysis presented for Impact BIO-#55 does not appropriately assess the relationship between the Recommended Crossing Modification for Metcalf Bridge and its associated conflicts with HSR.** The Metcalf Bridge is proposed to provide animals with safe passage across Highway 101 and Monterey Road. If implemented, wildlife would need to be able to access the proposed undercrossings at Tulare Swale and/or Fisher Creek. For Project Alternatives 1 and 3, the retaining wall in Coyote Creek could preclude effectiveness of this project, if implemented. However, the designs do not provide detail on the configuration and extent of directional/exclusionary fencing incorporated with wildlife crossing structures to evaluate this.

In Alternative 2, the intrusion barrier would reduce permeability for wildlife to cross Monterey Road at grade near Metcalf Road, as evidenced by successful crossing events (i.e. without wildlife-vehicle collision) by collared bobcats (SCCWCTWG 2019; Serieys and Wilmsers 2019). Again, the specifications for the directional fencing as well wildlife intrusion deterrents will come into play. Alternative 4 would present similar concerns identified for Alternatives 1, 2, and 3.

**(47) To avoid and mitigate potential conflicts of the Project with the Metcalf Bridge, HSR should work with the appropriate regulatory agencies and stakeholders to refine the design and implementation of Project features and their mitigations, including to develop a spatially-explicit fencing plan that is integrated with wildlife crossing structures.**

26



# Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

1713-3337

### Monterey Road Median

The DEIR/EIS analysis presented for Impact BIO-#55 does not adequately consider the full range of potential conflicts between the Recommended Crossing Modification and HSR with regards to the Monterey Road Median. In Alternatives 1 and 3, the presence of a retaining wall in a noted wildlife movement area would conflict with the intent of creating gaps in the median to increase permeability for wildlife crossing at-grade. Seventy-eight percent of the roadkill on Monterey Road was observed in the section from approximately Metcalf Road to Bailey Avenue (SCCWCTWG 2019), where multiple collared bobcats have also crossed Monterey Road (Serieys and Wilmers 2019). It would be more effective to use directional fencing to direct wildlife to safe passage rather than increase the likelihood for wildlife-vehicle collisions on Monterey Road through implementation of this measure when combined with design elements such as the retaining wall in Coyote Creek.

The presence of the retaining wall in Coyote Creek, even if there are gaps in the median on the east side of Monterey Road, would present a barrier and trap/hazard for American badger and juvenile bobcat, which are documented as roadkill on Monterey Road in the vicinity of Tulare Hill (SCCWCTWG 2019). Enhancements to the Fisher Creek underpass, as well as other planned wildlife crossing structures in Coyote Valley, particularly at Tulare Swale and Emado Ave, should be implemented.

Under Alternative 4, the ballast retainer would create a barrier for certain small taxa including western pond turtle, which has been observed as roadkill in the vicinity of Blanchard Ave (SCCWCTWG 2019). For wildlife that are able to traverse the ballast retainer feature, the increased frequency of train traffic under the Project would increase risk of wildlife-train collisions (train strikes) for wildlife attempting at-grade crossings of the railway. This may be mitigated by directional fencing, though the effectiveness of such fencing would depend on the specifications, which were not provided in the DEIR/EIS.

**(48) To avoid and mitigate potential conflicts of the Project with wildlife connectivity work proposed for the Monterey Road corridor, HSRA should work with the appropriate regulatory agencies and stakeholders to refine the design and implementation of Project and its mitigations.**

1713-3338

### Tulare Swale

The DEIR/EIS analysis presented for Impact BIO-#55 with regards to Tulare Swale needs to be updated based upon information provided in the Monterey Road Report (SCCWCTWG 2019), which was published to further develop wildlife crossing concepts described in the Coyote Valley Landscape Linkage Report (SCOSA and CBI 2017). The conceptual design calls for a 15'H x 100'-150'W wildlife crossing to connect Tulare Hill and Coyote Creek Parkway. Alternatives 1 and 3 present a substantial departure from the design, given the spacing of the crossings and reduction in height, which may reduce effectiveness. Alternatives 2 and 4 are closest to the conceptual design, though review of detailed specifications regarding directional fencing would be needed to fully evaluate the Project and its conflict with this planned connectivity enhancement work. This location has been identified as especially important for wildlife connectivity based on animal movement data (GPS-collared bobcats and multi-species roadkill), its location between existing protected land on both sides of the crossing since the Santa Clara Valley Habitat Agency acquired land in 2019, and other site characteristics that render it uniquely suited for a large (wide) wildlife undercrossing.

**(49) To avoid and mitigate potential conflicts of the Project with wildlife connectivity work proposed for the Tulare Swale, HSRA should work with the appropriate regulatory agencies and stakeholders to refine the design and implementation of Project and its mitigation.**

27

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

1713-3339

### Fisher Creek

The DEIR/EIS analysis presented for Impact BIO-#55 does not capture the potential conflict with Fisher Creek improvements for wildlife connectivity. The specifications for directional fencing would be needed to evaluate the Project impacts under Alternatives 1 and 3. Alternative 2 appears to suggest a culvert with a jog/bend, which would reduce line of sight (i.e. visibility through)—an essential characteristic of functional wildlife crossing structures, as described in BIO-MM#77 and broadly supported in the literature.

The analysis states that Alternative 4 would not modify the Fisher Creek culvert and also says that Alternative 4 (and 2) would increase the height and width of the Fisher Creek culvert. This is contradictory and needs clarification.

The DEIR/EIS states that the Fisher Creek (#4) culvert project is designed to "reduce seasonal flooding" (p. 3.7-128). This should be revised to state that the project is designed to "provide wildlife passage during seasonal flooding."

Additionally, the DEIR/EIS states, "Under all alternatives, existing and new Fisher Creek culverts would maintain the existing hydrologic condition. The project would increase the engineering complexity and cost of modifications to the existing underpass to improve conveyance of seasonal flood flows." (p.3.7-128). However, it is unclear how existing and new Fisher Creek culverts maintain the existing hydrologic condition while simultaneously improving conveyance of seasonal flood flows, since increased conveyance of seasonal flood flows from Fisher Creek will reduce seasonal flooding of upstream valley floor wetlands. The ability to maintain and increase seasonal flooding along Fisher Creek is essential for restoring the Laguna Seca Wetland Complex, and other valley floor wetlands, which are the focus of restoration by conservation agencies and organizations working in the region.

Given the issues raised above, additional design is needed to determine whether the structure will be functional for wildlife passage. This is particularly important as this is the only existing location for safe wildlife passage across (under) Monterey Road (Diamond and Snyder 2016, SCOSA and CBI 2017, and SCCWCTWG 2019). The recommended modification as stated to reduce seasonal flooding would be important to generally provide passage in dry substrate for certain taxa, as described in BIO-MM#77.

**(50) To avoid and mitigate potential conflicts of the Project with wildlife connectivity work proposed for Fisher Creek and its culvert, HSRA should work with the appropriate regulatory agencies and stakeholders to refine the design and implementation of Project and its mitigations.**

1713-3340

### Emado Avenue

The DEIR/EIS analysis presented for Impact BIO-#55 needs to be updated based upon information provided in the Monterey Road Report (SCCWCTWG 2019), which was published to further develop wildlife crossing concepts described in the Coyote Valley Landscape Linkage Report (SCVOSA and CBI 2017). The conceptual design developed by the SCCWCTWG (2019) calls for a wildlife undercrossing 15'H x 40'-150'W. Only Alternative 4 meets the minimum design criteria. Any increase in length would reduce effectiveness for wildlife use.

**(51) To avoid and mitigate potential conflicts of the Project with wildlife connectivity work proposed for the Emado Avenue culvert, HSRA should work with the appropriate regulatory agencies and stakeholders to refine the design and implementation of Project and its mitigations.**

28

## Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

**High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS  
POST, Open Space Authority, TNC Comments**

1713-3341

**Bailey Avenue**

All of the Project Alternatives in the DEIR/EIS may preclude the ability for conservation stakeholders to construct a functional wildlife overcrossing at Bailey Avenue, due to impacts on engineering feasibility, cost, and operational impacts from the Project.

*(52) To avoid and mitigate potential conflicts of the Project with wildlife connectivity work proposed for the Bailey Avenue overpass, HSRA should work with the appropriate regulatory agencies and stakeholders to design and build a wildlife overcrossing as well as the proposed undercrossings—a key element of the conservation vision for an area recognized as important to the state per CA Public Resources Code Section 35180 et seq.*

1713-3342

**Santa Clara Valley Greenprint*****Understates Project impacts on the Santa Clara Valley Greenprint***

The DEIR/EIS concludes that, “the project alternatives would not conflict with implementation of the Greenprint” (p. 3.7-189) because the strategy lacks quantitative goals and because it would only impact the Bloomfield parcels which were protected for agriculture and not habitat conservation. This assessment fails to acknowledge that the Project can impact the ability of a plan to achieve goals even if they are not quantified. It also does not recognize the wetland easement recorded on the Bloomfield property.

Two editorial notes related to the Greenprint: 1) Current DEIR/EIS references to the “Silacci Property” should refer to Bloomfield North and Bloomfield South” and the Greenprint Conservation Focus Area should be referred to as “Upper Pajaro River” rather than “UPR.”

*(53) Will the DEIR/EIS be revised to reflect these conflicts with the Santa Clara Valley Greenprint and ensure that mitigation is provided for any impacts to existing conservation lands which, like the Bloomfield Property, may have biological resource as well as other conservation values not apparent to the DEIR/EIS preparers?*

**Agricultural Resources and Parks, Recreation, and Open Space Impacts**

1713-3343

**Agricultural Resources*****Recognizing Impacts to Agriculture Conservation Easements and Other Lands***

Section 3.14-1 defines Agricultural Conservation easements as, “Conservation easement lands are lands that have been dedicated to agricultural use under the California Farmland Conservation Program Act (California Public Resources Code [Cal. Public Res. Code] §§ 10200–10277). The term agricultural conservation easement means an interest in land, less than fee simple that represents the right to prevent the development or improvement of the land for any purpose other than agricultural production. The easement is granted for the California Farmland Conservancy Program by the owner of a fee simple interest in land to a local government, nonprofit organization, resource conservation district, or to a regional park or open-space district or regional park or open-space authority that has the conservation of farmland among its stated purposes or as expressed in the entity’s locally adopted policies.” and concludes that, “there are no agricultural conservation easements or forest lands in the RSA; therefore, they are not discussed further in this section.” (page 1).

29

**High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS  
POST, Open Space Authority, TNC Comments**

1713-3343

This is an inaccurate and incomplete definition of agricultural easements. There are multiple agricultural conservation easements as well as fee lands held by conservation organizations within the RSA. These easements, although not granted by the California Farmland Conservancy Program, have the stated purpose of conservation of farmland and dedicating land for agricultural uses, and easement holders are legally obligated to defend these easements from impacts to their agricultural productivity and other conservation values. In some cases, these lands were protected for agricultural uses in addition to other complementary co-benefits, such as wildlife habitat connectivity or flood protection.

*(54) Will the DEIR/EIS be revised to expand its definition of conservation easements to recognize conservation easements that have not been granted by or for the California Farmland Conservancy Program, including the Tulare Meadows Conservation Easement, Bloomfield North and Bloomfield South Conservation Easements?*

1713-3344

***Clarification of Impacts to Important Farmland***

Section 3.14-.30 states that, “For all project alternatives, no permanent conversion of Important Farmland would occur in the San Joaquin Diridon Station Approach or Monterey Corridor Subsections.” (page 30) This is false. Multiple Project alternatives (notably alternatives 1, 2, and 3) would result in permanent conversion of Important Farmland in the Monterey Corridor.

*(55) Will the EIR be updated to reflect permanent conversion impacts to important farmland in the Monterey Corridor?*

1713-3345

***Recognizing Regional and Local Plans and Policies for Agriculture***

Appendix 2-J does not include the Santa Clara County and the Open Space Authority adopted Santa Clara Valley Agricultural Plan (2018) and does not include analysis of agricultural goals that are included in the Santa Clara Valley Greenprint. The Santa Clara Valley Agricultural Plan, which received significant funds from the State’s Sustainable Agricultural Lands Conservation (SALC) program through multiple planning grants, identifies a defined agricultural resource area and a spatially explicit representation of successful implementation of agricultural conservation efforts in the Santa Clara Valley. Moreover, the Santa Clara Valley Agricultural Plan was developed in partnership with the State of California to help the State meet its greenhouse gas reduction targets while supporting the State’s agricultural economy, which is mutually reinforcing to the HSRA stated priority of, “furthering economic development and mobility without producing greenhouse gas emissions” (from High Speed Rail website).

*(56) Will the DEIR/EIS be revised to recognize the state-funded Santa Clara Valley Agricultural Plan and include an analysis of impacts to the agricultural goals specified in the Santa Clara Valley Agricultural Plan and the Santa Clara Valley Greenprint?*

1713-3346

Appendix 2-J does not include the Pajaro River Flood Prevention Authority’s Soap Lake Floodplain Preservation Project Initial Study (2005), which sets out goals and supports funding for conservation easements on agricultural lands to protect the floodplain capacity of the Upper Pajaro River floodplain (commonly known as Soap Lake). This document provides information on the benefits of permanent protection of lands in agricultural use for the purpose of maintaining flood hydrology across Soap Lake. Several easements and fee lands purchased or by conservation organizations in Soap Lake that are characterized as agricultural in the DEIR/EIS were in fact protected for reasons related to floodplain hydrology with recognized co-benefits for wildlife habitat and connectivity for wide-ranging wildlife.

30

# Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

1713-3346 | **(57) Will the DEIR/EIS be revised to include consideration of the Pajaro River Floodplain Preservation Project Initial Study and include an analysis of impacts to protected agricultural lands that also provide hydrological benefits by attenuating regional flooding?**

1713-3347 | **Updated Mapping of Farmland of Local Importance in Santa Clara County**

Santa Clara County Planning Department and the Open Space Authority formally engaged California Department of Conservation Farmland Mapping and Monitoring Program staff in February 2020 to update Santa Clara County's definition for farmland of Local Importance, and add the category of Farmland of Local Potential. These updates will designate thousands of acres of additional farmland in Santa Clara County as Important Farmland in the 2018 Important Farmland Map series for Santa Clara County.

**(58) Will the DEIR/EIS be revised to include an analysis of impacts to updated best available Important Farmland Map data provided by the California Department of Conservation, including Santa Clara County's updated definitions for Farmland of Local Importance and Farmland of Local Potential?**

1713-3348 | **Minimization and Mitigation of Permanent Conversion of Important Farmland**

Section 2-k-25 of the appendix states that, "the Authority would fund the DOC California Farmland Conservancy Program's purchase of agricultural easements from willing sellers. This program would preserve Important Farmland in an amount commensurate with the quantity and quality of the converted farmlands, within the same agricultural regions as the impacts occur." (page 25). However, the Project does not define what constitutes an agricultural region, or how it would handle updated farmland designations as conditions change on properties within the RSA.

**(59) Will the DEIR/EIS be revised to include a definition for agricultural regions to align to County boundaries, and clarify how it will address changing conditions as they relate to the quality of farmland that will be converted by the Project?**

1713-3349 | Section 3.14-54 states, "These mitigation measures would preserve some Important Farmland and minimize the impacts; however, there would still be a net loss of Important Farmland. While these mitigation measures would provide for preservation of agricultural land in agricultural conservation easements and minimize the area of Important Farmland near aerial guideways that would be converted, they would not avoid all conversion." (page 54). Coordination with local conservation entities and local agricultural conservation plans would align the Project's Important Farmland mitigation activities with local priorities for conservation, thus increasing the conservation benefit of the Project's mitigation.

**(60) Will mitigation of permanent conversion of Important Farmland be done in coordination with local conservation entities and provide preference to projects that occur within approved local agricultural preservation plan areas?**

1713-3350 | Additionally, Section 3.14-33 states that, "Project features, specifically the Farmland Consolidation Program (AG-1AMF#3), would minimize the permanent conversion of Important Farmland resulting from creation of remnant parcels by facilitating the sale of remnant parcels to neighboring landowners for consolidation with adjacent farmland properties. Remnant farmland parcels that are consolidated with adjacent farmland parcels are anticipated to remain in agricultural use. Some remnant parcels, however, would not be viable for continued agricultural use, so the program would minimize but not avoid the permanent conversion of Important Farmland to nonagricultural use." (page 33). Although the Project

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

1713-3350 | seeks to keep remnant farmland in production, it does not seek to permanently conserve this remnant farmland to prevent development in addition to impacts from the Project.

**(61) Will the DEIR/EIS include additional mitigation measures for remnant farmland that ensure these lands are permanently conserved from additional development, including offering sale of fee title or conservation easement to local conservation organizations?**

1713-3351 | Section 3.14-41 states, "In addition to mitigation for Important Farmlands that are permanently converted to nonagricultural use, the Authority would fund the purchase of an additional increment of acreage for agricultural conservation easements at a ratio of not less than 0.5:1 for Important Farmland within a 25-foot-wide area adjacent to permanently fenced HSR infrastructure." (page 41).

The DEIR/EIS does not explain the rationale behind the 0.5:1 mitigation ratio for agriculture land within the 25-foot-wide area adjacent to permanently fenced HSR. It is likely that a 25-foot area adjacent to HSR facilities would be used for access roads to access cultivated areas, ultimately reducing the acreage of farmland that is used for cultivation, making the 0.5:1 ratio too low to effectively mitigate for impacts to cultivated agricultural lands.

**(62) Will the DEIR/EIS be updated to increase its proposed mitigation ratio to 1:1 for agricultural land within the 25-foot-wide area adjacent to permanently fenced HSR?**

## Consideration of Ongoing Agricultural Conservation Efforts by Conservation Organizations and Local Municipalities

Section 3.14-27 states that, "Planned and other reasonably foreseeable projects anticipated to be built by 2040 include residential, commercial, industrial, recreational, and transportation development. Specifically, future development projects in Santa Clara, San Benito, and Merced Counties include implementation of general and specific plans throughout the counties, resource management plans, solar farm projects, water transfer programs, commercial development plans, quarry projects, and reclamation plans. Planned and other reasonably foreseeable projects under the No Project Alternative also include such transportation projects as reconstruction of interchanges; overcrossing construction; bridge replacements; road widenings and lane additions, including high-occupancy vehicle or express lanes; road realignment and extensions; recreational bike/pedestrian trail construction; and transit projects such as train and HSR projects and, in Santa Clara County, train electrification, bus rapid transit, and light rail. Pressure to convert Important Farmland as a result of these types of development activities is anticipated to continue in the three-county region—approximately half of Santa Clara's remaining 27,000 acres of farmland is at immediate risk of development (County of Santa Clara 2018), and Merced County anticipates conversion as a result of a high projected population growth of 8 percent between 2010 and 2018 (CDOF 2018). These future development activities would continue the historical trend of agricultural conversion and urbanization in the region." (page 27).

This section fails to recognize renewed agricultural preservation efforts in Santa Clara County, including:

- Preservation of over 900 acres of prime farmland within San Jose City limits in Coyote Valley;
- conservation easement acquisitions in support of the Soap Lake Floodplain Preservation project;
- Santa Clara County's efforts to establish dedicated local funding sources for proactive agricultural conservation;
- Santa Clara County's ongoing efforts to update local zoning ordinances to mitigate and reduce conversion of agricultural land;

## Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

**High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS  
POST, Open Space Authority, TNC Comments**

1713-3352

- Ongoing efforts by Santa Clara County Local Area Formation Commission to avoid premature development of agricultural lands;
- Efforts by the Cities of Gilroy and Morgan Hill to administer agricultural mitigation ordinances; and
- California Department of Conservation funded efforts by Santa Clara County and the Santa Clara Valley Open Space Authority to develop and implement a centralized agricultural conservation easement purchasing program in the Santa Clara Valley.

Also, the EIR does not recognize the potential growth-inducing impacts associated with the Project, and how they may increase conversion of agricultural land and agricultural parcels to rural residential uses near Project station areas.

**(63) Will the DEIR/EIS be updated to include documentation and analysis of these local agricultural conservation efforts, how these efforts are addressing historic agricultural conversion trends, and the Projects impacts on the successful implementation of these growing agricultural conservation efforts in Santa Clara County?**

1713-3353

**Insufficient Notice to Farmland Property Owners and Lease Holders**

Section 3.14-34 states, "The notice would be provided at least 3 months but no more than 12 months prior to the start of construction activity. With adequate lead time, property owners or leaseholders could prepare functionally and economically for the temporary change in circumstances. This measure would allow agricultural property owners and leaseholders to make changes to their operations in anticipation of and in response to project construction under any of the alternatives." (page 34)

At least 3 months but no more than 12-months' notice is inadequate lead time for property owners and leaseholders to prepare for impacts to local farming or ranching operations. Local property owners or lease holders should be notified as soon as practicable, but no less than 12 months in advance of construction activities to help ensure farm operations are not making investments in farmland that will be impacted by the Project.

Also, construction activities could impact the economic viability of some leaseholder operations in the region, potentially reducing agricultural operations from the Santa Clara Valley, and undermining ongoing local efforts to increase the diversity and viability of farming operators in Santa Clara County.

**(64) Will the DEIR/EIS be updated to increase notice provisions to as soon as practicable, but no less than 12 months in advance of construction activities, and will it add mitigation activities to ensure the property owners and leaseholders are able to find alternative farmland to support their operations in the region?**

1713-3354

**Parks, Recreation, and Open Space Resources****Underrepresentation and Analysis of Parks, Recreation, and Open Space Areas**

Section 3.15-5 states, "For the purposes of this analysis, information on parks, recreation, and open space resources was collected by reviewing local and regional land plans and policies identified in Volume 2, Appendix 2-J, local jurisdiction websites, and the California Protected Areas Database (CPAD), and by using geographic information system (GIS) data layers and Google Earth aerial imagery. Only parks and recreational facilities open to the public were considered in the analysis."

33

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

**High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS  
POST, Open Space Authority, TNC Comments**

1713-3354

The DEIR/EIS's analysis does not include an assessment of lands where public access is planned, and underrepresents lands that currently provide public access and events (most notably Coyote Ridge Open Space Preserve, the Northern Coyote Valley Conservation Area, and Tulare Meadows Conservation Easement), apparently relying on 2016 California Protected Areas Database's spatial data to accurately reflect public access in the resource study area. California Protected Areas Database's Disclaimer clearly states that, "Independent verification of all data contained herein should be obtained by any user of these products, or the underlying data." The DEIR/EIS needs to be updated with independently verified public access data provided directly by the managing agencies and needs to also consider impacts to planned or negotiated public access facilities within the resource study area.

**(65) Will the DEIR/EIS be updated to expand its analysis to include planned or negotiated public access facilities within the resource study area, and will it independently verify the location of where parklands exist with local managing agencies?**

1713-3355

**Underrepresentation and Analysis of Planned Trails**

Section 3.15-3 states, "General plans for the counties and cities within the resource study area (RSA) and the municipal codes for these counties and cities were consulted for applicability to the project, as well as the Santa Clara County Countywide Trails Master Plan and the Santa Clara County Valley Greenprint." However, Figures 3.15-1 to 3.15-7 do not include or analyze impacts to planned trails that are included in the Santa Clara County Countywide Trails Master Plan and the Santa Clara Valley Greenprint. In addition, the Bay Area Ridge Trail Council is conducting a Feasibility Study for a trail(s) across Coyote Valley that would augment and connect to trails identified in the Santa Clara County Countywide Trails Master Plan and the Santa Clara Valley Greenprint, that should be consulted as well.

**(66) Will the DEIR/EIS be updated to include and analyze planned trails that are included in the Santa Clara County Countywide Trails Master Plan, the Santa Clara Valley Greenprint, and the Bay Area Ridge Trail Council's Coyote Valley Trails Feasibility Study?**

**Changed Circumstances and Additional Information****Other Documents not Used or Cited**

The DEIR/EIS does not integrate or effectively utilize all of the available scientific information in aspects of Project design, impact analysis, and mitigation. The *References* provided in this document include additional resources that should be used to revise the DEIR/EIS and Project. The following local reports and plans were not adequately addressed and can improve the Project and its environmental review.

RMC Water & Environment. 2005. Soap Lake Floodplain Preservation Project Final Initial Study and Negative Declaration. Prepared for the Pajaro River Watershed Flood Prevention Authority. <https://pajaroriverwatershed.org/pages/downloads.htm>

Philip Williams & Associates, Ltd. 2008. A Restoration Vision for the Pájaro River and Soap Lake. Prepared for The Nature Conservancy, San Francisco, CA. Developed with assistance from the San Francisco Estuary Institute and H.T. Harvey & Associates.

California Department of Fish and Wildlife (CDFW). 2015. California State Wildlife Action Plan, 2015 Update: A Conservation Legacy for Californians. Edited by Armand G. Gonzales and Junko Hoshi, PhD. Prepared with assistance from Ascent Environmental, Inc., Sacramento, CA.

34

## Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

### High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

1713-3356

H.T. Harvey. 2020. Coyote Valley Reptile and Amphibian Linkage Study: Findings and Recommendations. Prepared for the Santa Clara Valley Open Space Authority. January 2020. 111 pages.

ICF International. 2019. Santa Clara County Regional Conservation Investment Strategy. October. Prepared for the Santa Clara Valley Open Space Authority, San Jose, CA.

ICF International. 2012. Santa Clara Valley Habitat Plan. [http://scv-habitatagency.org/178/ Santa-Clara-Valley-Habitat-Plan](http://scv-habitatagency.org/178/Santa-Clara-Valley-Habitat-Plan)

Pathways for Wildlife. 2020. Wildlife Permeability and Hazards across Highway 152 Pacheco Pass 2018-2019. Report prepared for the Habitat Agency. February 2020.

Spencer, W.D., P. Beier, K. Penrod, K. Winters, C. Paulman, H. Rustigian-Romsos, J. Strittholt, M. Parisi, and A. Pettler. 2010. California Essential Habitat Connectivity Project. A Strategy for Conserving a Connected California. Prepared for California Department of Transportation, California Department of Fish & Game, and Federal Highways Administration.

Santa Clara County. 2018. Santa Clara Valley Agricultural Plan. [https://www.sccgov.org/sites/dpd/DocsForms/Documents/SCV\\_ActionPlan.pdf](https://www.sccgov.org/sites/dpd/DocsForms/Documents/SCV_ActionPlan.pdf)

Santa Clara County Wildlife Corridor Technical Working Group (SCCWCTWG). 2019. Recommendations to reduce wildlife-vehicle collisions on the Monterey Road corridor in Coyote Valley, Santa Clara County. Santa Clara County Wildlife Corridor Technical Working Group, Coyote Valley Subcommittee. San Jose, CA. 38 p. <https://openspacetrust.org/downloads/MontereyRoadReport.pdf>

Seriesys, L.E.K. and C. Wilmers. 2019. Coyote Valley Bobcat Habitat Preference and Connectivity Report. [https://www.openspaceauthority.org/system/documents/COVA\\_FinalReport\\_05072019\\_sm.pdf](https://www.openspaceauthority.org/system/documents/COVA_FinalReport_05072019_sm.pdf)

**(67) As the landscape traversed by the Project is an active conservation landscape, in which new studies, plans, and projects are being implemented continually, HSRA should coordinate closely with regulatory agencies and stakeholders to obtain the best available scientific information and plans and integrate them into the Project and DEIR/EIS.**

1713-3357

#### Additional Conservation Lands

The DEIR/EIS list of conservation lands impacted by the Project should be expanded to include the following lands:

1. Pacheco Creek Reserve (which was expanded in 2020);
2. Tulare Meadows Conservation Easement (Santa Clara Valley Open Space Authority);
3. Northern Coyote Valley Conservation Area (Santa Clara Valley Open Space Authority);
4. Coyote Ridge Open Space Preserve (Santa Clara Valley Open Space Authority); and
5. Tulare Hill (Santa Clara Valley Habitat Agency)
6. Pajaro Ranch (The Nature Conservancy)

Also, the Silacci property should be referred to as "Bloomfield North and Bloomfield South" throughout the DEIR/EIS.

#### Next Steps

35

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

### High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

1713-3358

To address the issues in this letter, HSRA should work actively with conservation agencies and organizations including regulatory agencies as well as stakeholders working in the region. Discussions should address the following:

- **Connectivity issues**, including aspects of the wildlife crossing infrastructure designs, to ensure that they are informed by the best available scientific information and integrate with efforts to promote connectivity through the region;
- **Impacts to existing conservation lands**, including habitat, agriculture, and recreational, to minimize them and adequately mitigate them;
- **Impacts to implementation of existing plans**, including the Valley Habitat Plan, which must be successful to help safeguard biodiversity conservation in the region; and
- **Develop the compensatory mitigation plan**, to ensure that it reflects the best available scientific information and will complement, and not conflict with, the efforts of conservation organizations to implement their plans, including achievement of the goals of the Valley Habitat Plan.

36



## Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

**High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS  
POST, Open Space Authority, TNC Comments****References**

- Beckmann, J.P., Clevenger, A.P., Huijser, M.P., Hilty, J. A. and Forman, R. T. 2010. Safe passages: highways, wildlife, and habitat connectivity. J. P. Beckmann, A. P. Clevenger, M. Huijser, & J. A. Hilty (Eds.). Island Press.
- Beier, P. 1993. Determining minimum habitat areas and habitat corridors for cougars. *Conservation Biology*, 7(1), 94-108.
- Beier, P. 2005. "Dispersal of juvenile cougars in fragmented habitat." *The Journal of Wildlife Management* (1995): 228-237.
- Beier, P. 2006. Effects of Artificial Night Lighting on Terrestrial Mammals. P. 19-42 in *Ecological Consequences of Artificial Night Lighting*. Island Press, Washington, DC.
- Beier, P., and S. Loe. 1992. A Checklist for Evaluating Impacts to Wildlife Corridors. *Wildlife Society Bulletin* 20:434-40.
- Beier, P., D.R. Majka, and W.D. Spencer. 2008. Forks in the Road: Choices in Procedures for Designing Wildlife Linkages. *Conservation Biology* 4(4):836-51.
- California Department of Fish and Wildlife (CDFW). 2015. California State Wildlife Action Plan, 2015 Update: A Conservation Legacy for Californians. Edited by Armand G. Gonzales and Junko Hoshi, PhD. Prepared with assistance from Ascent Environmental, Inc., Sacramento, CA.
- Cramer, P. 2012. Determining Wildlife Use of Wildlife Crossing Structures under Different Scenarios. Final Report. Prepared for the Utah Department of Transportation Research Division, Report No. UT-12.07.
- Clevenger, A.P. and M.P. Huijser. 2011. *Wildlife Crossing Structure Handbook, Design and Evaluation in North America*, Publication No. FHWA-CFL/TD-11-003. Department of Transportation, Federal Highway Administration, Washington D.C. USA. Accessed at: [https://roadecology.ucdavis.edu/files/content/projects/DOT-FHWA\\_Wildlife\\_Crossing\\_Structures\\_Handbook.pdf](https://roadecology.ucdavis.edu/files/content/projects/DOT-FHWA_Wildlife_Crossing_Structures_Handbook.pdf)
- Diamond, T. 2018. Email message to High Speed Rail Authority staff regarding review of crossing structures proposed for the Pacheco Pass area. December 13, 2018.
- Diamond, T., and R. Snyder. 2016. Coyote Valley Linkage Assessment Study Final Report. Prepared for California Department of Fish and Wildlife, Santa Clara Valley Open Space Authority, and Guadalupe Coyote Resource Conservation District by Pathways For Wildlife. 78 Pages
- Dickson, Brett G., Jeffrey S. Jenness, and Paul Beier. Influence of vegetation, topography, and roads on cougar movement in southern California. *Journal of wildlife Management* 69.1 (2005): 264-276.
- Dodd, N., J.W. Gagnon, S. Boe & R.E. Schweinsburg. 2007. Role of fencing in promoting wildlife underpass use and highway permeability. In: *Proceedings of the 2007 International*

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

**High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS  
POST, Open Space Authority, TNC Comments**

- Conference on Ecology and Transportation, edited by C.L. Irwin, D. Nelson & K.P. McDermott. Raleigh, NC: Center for Transportation and the Environment, North Carolina State University, 2007. pp 475-487.
- Forman, R. T. T. 2000. Estimate of the area affected ecologically by the road system in the United States. *Conservation Biology* 14:31-35.
- Forman, R. T. T. 2010. Safe passages: highways, wildlife, and habitat connectivity. J. P. Beckmann, A. P. Clevenger, M. Huijser, & J. A. Hilty (Eds.). Island Press.
- Forman, R. T. T., Sperling, D., Bissonette, J., Clevenger, A. P., Cutshall, C. D., Dale, V. H., Fahrig, L., France, R. L., Heanue, K., Goldman, C. R., Jones, J., Swanson, R., Turrentine, T., and T. C. Winter. 2003. *Road Ecology: Science and Solutions*.
- Gagnon, J.W., N.L. Dodd, S.C. Sprague, K. Ogren & R.E. Schweinsburg. 2010. Preacher Canyon Wildlife Fence and Crosswalk Enhancement Project Evaluation. State Route 260. Final Report - Project JPA 04-088. Arizona Game and Fish Department, Phoenix, AZ, USA.
- Gustafson, K.D., Gagne, R.B., Vickers, T.W. et al. 2018. Genetic source-sink dynamics among naturally structured and anthropogenically fragmented puma populations. *Conservation Genetics*. 1-13 <https://doi.org/10.1007/s10592-018-1125-0>
- Hall, L. S., Krausman, P. R. & Morrison, M. L. 1997. International Issues and Perspectives in Wildlife Management. *Wildl. Soc. Bull.* 25, 173-182.
- Hanski, I. 1994. A practical model of metapopulation dynamics. *Journal of Animal Ecology*. 63: 151-162.
- Hilty, J. A., William Z. Lidicker Jr, and Adina Merenlender. *Corridor ecology: the science and practice of linking landscapes for biodiversity conservation*. Island Press, 2006.
- Hobbs, R. J., and L. F. Huenneke. 1992. Disturbance, diversity, and invasion: implications for conservation. *Conservation Biology*. 6: 324-337
- H.T. Harvey. 2020. Coyote Valley Reptile and Amphibian Linkage Study: Findings and Recommendations. Prepared for the Santa Clara Valley Open Space Authority. January 2020. 111 pages.
- Huijser, M.P., Fairbank, E.R., Camel-Means, W., Graham, J., Watson, V., Basting, P. and D. Becker. 2016. Effectiveness of short sections of wildlife fencing and crossing structures along highways in reducing wildlife-vehicle collisions and providing safe crossing opportunities for large mammals. *Biological Conservation*. 197: 61-68. <https://doi.org/10.1016/j.biocon.2016.02.002>.
- Huijser, M.P., Kociolek, A.V., Allen, T.D. H., and P. McGowen. 2015. Construction guidelines for wildlife fencing and associated escape and lateral access control measures. Provided to the American Association of State Highway and Transportation Officials. April 2015. Accessed at: [http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/nchrp/docs/NCHRP25-25%2884%29\\_FR.pdf](http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/nchrp/docs/NCHRP25-25%2884%29_FR.pdf)
- ICF. 2019. Santa Clara County Regional Conservation Investment Strategy. October. Prepared for the Santa Clara Valley Open Space Authority, San Jose, CA.

## Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

### High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

- Keeler-Wolf, T.K. Lewis, and C. Royce. 1996. The Definition and Location of Central California Sycamore Alluvial Woodland. Prepared by Natural Heritage Division, Bay-Delta and Special Water Projects Division, California Department of Fish and Game. May 1996. 111 pp. + appendices
- Kintsch, J., Cramer, P., and P. Singer. 2017. State Highway 9 Wildlife Crossings Monitoring-Annual Report Year 1. Colorado Department of Transportation Report CDOT-2017-04. February 2017. Accessed at: <https://rosap.nhtl.bts.gov/view/dot/32594/>
- Kristan III, W. B., and W. I. Boarman. 2007. Effects of anthropogenic developments on common raven nesting biology in the West Mojave Desert. *Ecological Applications* 17:1703–1713.
- Loberger, C., J. Gagnon, S. Sprague, M. Priest & R. Schweinsburg. 2013. Evaluation of a wildlife fencing retrofit along Interstate-17: adding 1.2 meters (4') to interstate right-of-way fence reduced elk-vehicle collisions by 100%. Poster presentation. Proceedings of the 2013 International Conference on Ecology and Transportation (ICOET 2013), Phoenix, Arizona, USA. [http://www.icoet.net/ICOET\\_2013/documents/posters/ICOET2013\\_PosterAbstractP18\\_Loberger\\_et\\_al.pdf](http://www.icoet.net/ICOET_2013/documents/posters/ICOET2013_PosterAbstractP18_Loberger_et_al.pdf)
- Meese, R. L., Shilling, R. M., and J.F. Quinn. 2009. Caltrans Wildlife Crossing Guidance Manual. Prepared by Information Center for the Environment, Department of Environmental Science and Policy, University of California. Prepared for the California Department of Transportation.
- Quinn J. and T. Diamond. 2008. North American badger Species of Special Concern Draft Report.
- Pathways for Wildlife. 2020. Wildlife Permeability and Hazards across Highway 152 Pacheco Pass 2018-2019. Report prepared for the Habitat Agency. February 2020.
- Penrod, K., C. Cabañero, P. Beier, C. Luke, W. Spencer, E. Rubin, R. Sauvajot, S. Riley, and D. Kamradt. 2006. South Coast Missing Linkages Project: A Linkage Design for the Santa Monica-Sierra Madre Connection. Produced by South Coast Wildlands, Idyllwild, CA. [www.scwildlands.org](http://www.scwildlands.org), in cooperation with National Park Service, Santa Monica Mountains Conservancy, California State Parks, and The Nature Conservancy.
- Penrod, K., P.E. Garding, C. Paulman, P. Beier, S. Weiss, N. Schaefer, R. Branciforte and K. Gaffney. 2013. Critical Linkages: Bay Area & Beyond. Produced by Science & Collaboration for Connected Wildlands, Fair Oaks, CA in collaboration with the Bay Area Open Space Council's Conservation Lands Network.
- Peninsula Open Space Trust (POST), Pathways for Wildlife, SCL Ecological. Unpublished data. Southern Santa Cruz Mountains Wildlife Connectivity Study, in progress.
- Rich, C., and T. Longcore (eds). 2006. *Ecological Consequences of Artificial Night Lighting*. Washington, DC: Island Press.
- Ruediger, B. and M. DiGiorgio. 2007. *Safe Passages: A User's Guide to Developing Effective Highway Crossings for Carnivores and Other Wildlife*. Southern Rockies Ecosystem Project.

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

### High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

- San Francisco Estuary Institute and H.T. Harvey. 2017. Sycamore alluvial woodland habitat mapping and regeneration study.
- Santa Clara County Wildlife Corridor Technical Working Group (SCCWCTWG). 2019. Recommendations to reduce wildlife-vehicle collisions on the Monterey Road corridor in Coyote Valley, Santa Clara County. Santa Clara County Wildlife Corridor Technical Working Group, Coyote Valley Subcommittee. San Jose, CA. 38 p. <https://openspacetrust.org/downloads/MontereyRoadReport.pdf>
- Santa Clara Valley Open Space Authority and Conservation Biology Institute. 2017. Coyote Valley Landscape Linkage: A Vision for a Resilient, Multi-benefit Landscape. Santa Clara Valley Open Space Authority. San Jose, CA 74 pages.
- Series, L.E.K. and C. Wilmers. 2019. Coyote Valley Bobcat Habitat Preference and Connectivity Report. [https://www.openspaceauthority.org/system/documents/COVA\\_FinalReport\\_05072019\\_sm.pdf](https://www.openspaceauthority.org/system/documents/COVA_FinalReport_05072019_sm.pdf)
- Sheehy, J., Taylor, C. M. & Norris, D. R. 2011. The importance of stopover habitat for developing effective conservation strategies for migratory animals. *J. Ornithol.* 152.
- Shilling, F. 2020. Re: Noise & Vibration Effects of High-Speed Rail through the Coast Range and Coyote Valley. University of California, Davis.
- Spencer, W.D., P. Beier, K. Penrod, K. Winters, C. Paulman, H. Rustigian-Romsos, J. Strittholt, M. Parisi, and A. Pettler. 2010. California Essential Habitat Connectivity Project. A Strategy for Conserving a Connected California. Prepared for California Department of Transportation, California Department of Fish & Game, and Federal Highways Administration.
- Wilmers, C. C., Wang, Y., Nickel, B., Houghtaling, P., Shakeri, Y., Allen, M. L., and T. Williams. 2013. Scale dependent behavioral responses to human development by a large predator, the puma. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0060590>.
- Vanbianchi, C., Gaines, W. L., Murphy, M. A. & Hodges, K. E. 2018. Navigating fragmented landscapes: Canada lynx brave poor-quality habitats while traveling. *Ecol. Evol.* 8: 11293–11308.

## Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

High-Speed Rail San Jose to Merced  
POST, Open Space Authority, TNC CommentsAppendix A:  
Detailed Engineering Design Comments

## Appendix A: Detailed Comments on Preliminary Engineering and Project Design for Wildlife Crossing Infrastructure

Table A-1: Detailed comments on the Project wildlife connectivity infrastructure in the Preliminary Engineering and Project Design				
	Section	Page	Figure/Table	Comment
1713-3359	Volume 3 - Alternative 4	TT-D4012	B770-B780	New access and relocation of municipal water well and pump station facility may conflict with conservation easement on the Tulare Meadows property (North Coyote Valley Conservation Area). May impact feasibility of planned wildlife overcrossing at this location.
1713-3455	Volume 3 - Alternative 4	TT-D4012	Richmond Ave	Why is the wildlife crossing structure located at cul-de-sac and switching station infrastructure? Wildlife crossing should be located (buffered) from human activity.
1713-3456	Volume 3 - Alternative 4	TT-D1201	B2160-B2175	Permanent impact to riparian forest, should be mitigated onsite for habitat/refugia (including connectivity/landscape linkage) value.
1713-3457	Volume 3 - Alternative 4 (as well as Alts 1 and 2)	TT-D1202; TT-D1203	Tunnel	How is sound from rail traffic/operation mitigated at tunnel ends? This is known badger habitat (and suitable for other wildlife), so any features such as fencing along the ROW or TCE should be permeable to wildlife.
1713-3458	Volume 3 - Alternative 4 (as well as Alts 1 and 2)	TT-D1402	Section A	How are wildlife protected from drop and other hazards?
1713-3459	Volume 3 - Alternative 4 - Book 4E	TN-D1406	Plan	Any fencing to delineate ROW and/or TCE should be wildlife-friendly, when located in natural areas.
1713-3460	Volume 3 - Alternative 1	TT-D0702	Section A	Example of why appropriate wildlife fencing is needed on the outside of all transportation infrastructure -- Given the design of the retaining wall in Coyote Creek, need to prevent animals from access from west and getting trapped on the road (for wildlife-vehicle collisions). Wall will act as directional feature for animals within Coyote Creek Parkway, as long as it properly ties into wildlife crossing structures.
1713-3461	Volume 3 - Alternative 1	TT-D1202	Plan and profile	Embankment and associated fence will direct wildlife towards Highway 152. For example, this area has multiple recent badger observations (live and roadkill). What design elements will mitigate the potential to increase wildlife-vehicle collisions?
1713-3462	Volume 3 - Alternative 2	TT-D0804	B930-B935	How will impacts from operations (e.g. light, noise) be mitigated, including through site design?

## Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

### High-Speed Rail San Jose to Merced POST, Open Space Authority, TNC Comments

### Appendix A: Detailed Engineering Design Comments

Table A-1: Detailed comments on the Project wildlife connectivity infrastructure in the Preliminary Engineering and Project Design			
Section	Page	Figure/Table	Comment
1713-3463   Volume 3 - Alternative 2 - Book C - Roadway	CV-S0802	Plan	This new proposed road should be coordinated with land manager (Santa Clara Valley Open Space Authority).
1713-3464   Volume 3 - Alternative 2 - Book C - Roadway	CV-T0803	Plan	This proposed road is routed near sensitive and important habitat connectivity area in Coyote Creek. What is the anticipated traffic? How will impacts from traffic, light, noise, and pollutants be mitigated?
1713-3465   Volume 3 - Alternative 2 - Book C - Roadway	CV-T0804	Plan	Bridge and new road results in permanent loss of farmland and impact to operations as well as potential impacts to wildlife use (e.g. bobcat activity documented by Serieys et al. 2019). How will impacts to wildlife be mitigated through road design?
1713-3466   Volume 3 - Alternative 2 - Book D - Roadway and Maintenance of Way	TN-D1405	Plan	How will impacts from operations (e.g. traffic, light, noise) be mitigated, including through site design?
1713-3467   Volume 3 - Alternative 3	See note	See note	Same comments about design details as applicable from other Alternatives for Coyote Valley (e.g. retaining wall in Coyote Creek and wildlife fencing on west side of UPRR -NS 18), Soap Lake, Pacheco (B3255 example – how to protect wildlife from drop and other hazards? Fencing to keep off tracks?
1713-3468   Volume 3 - Alternative 3	TT-D1403	Plan	How will impacts of operations, including traffic, lighting, etc. be minimized/mitigated? Will there be curbs or fences adjacent to road and facility?

## Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

**High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS  
POST, Open Space Authority, TNC Comments****Appendix B:  
Conflicts with the Valley Habitat Plan****Appendix B: Conflicts between the Project and the Valley Habitat Plan****Table B-1: Comments on the DEIR/EIS Assessment of the Project's Impacts on the Valley Habitat Plan**

	Statement of Action	DEIR/EIS Assessment of Impacts	Comment
1713-3469	LAND-WP4. Acquire habitat that is adjacent to permanently protected aquatic resources with a high potential to support CRLF and is in the East San Francisco Bay Recovery Unit for red-legged frog (USFWS 2002) (Coyote Creek, Pacheco, and Pescadero Watersheds).	Action does not include quantitative targets for performance, thus the project alternatives would not have any potential to conflict with performance of action.	The impact will depend on what HSRA purchases to mitigate its impacts, rendering it essential that HSRA coordinate their acquisition strategy with the VHA to avoid a conflict.
1713-3470	LAND-R3. Acquire in fee title or obtain conservation easements on lands that protect at least 40 acres of existing Central California sycamore alluvial woodland to ensure that this very rare and threatened land cover type is preserved in the study area.	Effects along Pacheco Creek on an appreciable percentage of this habitat type in the plan area. Moreover, the greatest effects occur in an area not modeled as sycamore woodland (although it is) that SCVHA has recently acquired. It is possible that project alternatives could be modified to avoid this effect, which in the absence of mitigation would constitute a significant impact.	The project could derail VHA's capstone sycamore alluvial mitigation strategy at the Pacheco Creek Reserve property where VHA will implement 8 acres of preservation and up to 20 acre of restoration/creation. Pacheco Creek itself is one of the last bastions of intact sycamore alluvial community featuring with natural California sycamore recruitment in the Plan Area.
1713-3471	CHAP-1. Conduct prescribed burns in chaparral and northern coastal scrub to maintain canopy gaps and promote regeneration. Use targeted studies to inform locations and frequency.	Action does not include quantitative targets for performance, thus the project alternatives would not have any potential to conflict with performance	One does not need to have a quantitative target to conflict with an action. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1713-3472	GRASS-1. Continue or introduce livestock and native herbivore (e.g., elk) grazing in a variety of grazing regimes.	This action only occurs with Reserve System lands, which would not occur within the project extent, so there is no potential for a conflict with action GRASS-1.	The Project could impact VHA's ability to graze current and future reserve system lands in the Pacheco Pass area, as well as the viability of grazing and the ranching community in the Pacheco Pass area.
1713-3473	GRASS-4. Conduct selected seeding of native forbs and grasses in the Reserve System.	This action only occurs with Reserve System lands, which would not occur within the project extent, so there is no potential for a conflict with action GRASS-4.	The Project will impact VHA's ability to implement GRASS-4 on the Pacheco Creek Reserve Property. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?



## Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

### High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

### Appendix B: Conflicts with the Valley Habitat Plan

**Table B-1: Comments on the DEIR/EIS Assessment of the Project's Impacts on the Valley Habitat Plan**

	Statement of Action	DEIR/EIS Assessment of Impacts	Comment
1713-3474	GRASS-6. Introduce livestock grazing where it is not currently used, and where conflicts with covered activities are minimized, to reduce vegetative cover and biomass that currently excludes ground squirrel and encourage ground squirrel colonization of new areas within the Reserve System.	This action only occurs with Reserve System lands, which would not occur within the project extent, so there is no potential for a conflict with action GRASS-6.	The Project will impact VHA's ability to implement GRASS-6 on the Pacheco Creek Reserve property. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1713-3475	GRASS-9. Create and maintain artificial burrows to encourage colonization of sites where ground squirrels establishment is not feasible or during the interim before ground squirrel colonies naturally establish.	This action only occurs with Reserve System lands, which would not occur within the project extent, so there is no potential for a conflict with action GRASS-9.	The Project will impact VHA's ability to implement GRASS-9 on the Pacheco Creek Reserve Property and TNC's Pajaro Ranch Property. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1713-3476	OAK-1. Conduct prescribed burns in low-density oak woodlands to enhance the community and to reduce non-native, invasive grass cover beneath oaks and encourage growth of a native understory and oak seedlings.	Action does not include quantitative targets for performance, thus the project alternatives would not have any potential to conflict with performance of action.	If the Project is constructed, the VHA may not be able to implement this management action in Reserve System lands adjacent to the Project alignment. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1713-3477	POND-13. Excavate sections of ponds to provide deeper pools that will be utilized by California red-legged frog adults and sub-adults and western pond turtles, while maintaining shallow areas to provide rearing habitat for California red-legged frog tadpoles, California tiger salamander larvae, and western pond turtle hatchlings.	This action only occurs with Reserve System lands, which would not occur within the project extent, so there is no potential for a conflict with action POND-13.	The Project will impact the VHA's ability to implement POND-13 on the Pacheco Creek Reserve Property. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1713-3478	POND-16. Restore freshwater marsh, seasonal wetlands, and/or ponds that will support dense reed-like vegetation (cattails) or other native vegetation that will attract nesting tricolored blackbirds.	This action only occurs with Reserve System lands, which would not occur within the project extent, so there is no potential for a conflict with action POND-16.	The Project will impact VHA's ability to implement POND-16 on the Pacheco Creek Reserve and Tulare Hill properties as well as within North Coyote Valley. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?

## Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS  
POST, Open Space Authority, TNC CommentsAppendix B:  
Conflicts with the Valley Habitat Plan

Table B-1: Comments on the DEIR/EIS Assessment of the Project's Impacts on the Valley Habitat Plan

	Statement of Action	DEIR/EIS Assessment of Impacts	Comment
1713-3479	POND-17. In areas with non-native vegetation (e.g., Himalayan blackberry) that supports existing tricolored blackbird colonies, initiate a gradual (3-4 year) transition from non-native vegetation to native vegetation that is structurally similar.	This action only occurs with Reserve System lands, which would not occur within the project extent, so there is no potential for a conflict with action POND-17.	The Project will impact VHA's ability to implement POND-17 on the Pacheco Creek Reserve Property and within North Coyote Valley, given project footprint and the anticipated impacts of noise and vibration for the tricolored blackbird colonies. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1713-3480	POND-10. In addition to the creation of ponds described in POND-9, create up to 52 acres of ponds in-kind within the Reserve System to increase the amount available habitat and enhance connectivity among existing ponds and wetlands if all anticipated impacts occur.	This action only occurs with Reserve System lands, which would not occur within the project extent, so there is no potential for a conflict with action POND-10.	The Project will impact VHA's ability to implement POND-10 on the Pacheco Creek Reserve and Tulare Hill properties. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1713-3481	GRASS-2. Conduct prescribed burns. Use targeted studies to inform methods, timing, location, and frequency.	Project alternatives intersect a substantial acreage of modeled grassland habitat for these species, but the affected area is a very small fraction of this habitat type in the plan area. Also, most of project extent would be in agricultural/developed areas where prescribed burning is not feasible, and in general, prescribed burning has been a minor management tool under the SCVHP due to regulatory challenges in getting burn permits. Accordingly, the project alternatives would not affect the feasibility of completing action LAND-WP1a.	The Project will impact VHA's ability to implement GRASS-2 on the Pacheco Creek Reserve property as well as any future Pacheco Pass area acquisitions, which currently features extensive intact habitat suitable for controlled burns that could be inhibited or prohibited near HSR infrastructure. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1713-3482	LM-7a. Restore a minimum of 1.0 miles of stream, 50 acres of riparian forest and scrub, and 20 acres of freshwater marsh, and create 20 acres of ponds to contribute to species recovery.	Project alternatives would affect few streams or freshwater wetlands relative to their abundance, and would affect a small linear length of streams. All project alternatives would affect a variety of ponds in the Pacheco and Llagas Creek watersheds, but the number and area of effects is small relative to the availability of pond habitat in these areas. Project alternatives would also have few effects on riparian	The Project will impact VHA's ability to implement its upcoming stream restoration project on our Pacheco Creek Reserve property and will prevent implementation of a marsh/pond/wetland restoration on our Tulare Hill property. Moreover, the project will potentially derail VHA's capstone sycamore alluvial mitigation strategy at the Pacheco Creek Reserve property, which includes 8 acres of

## Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

### High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

### Appendix B: Conflicts with the Valley Habitat Plan

Table B-1: Comments on the DEIR/EIS Assessment of the Project's Impacts on the Valley Habitat Plan		
Statement of Action	DEIR/EIS Assessment of Impacts	Comment
1713-3482	forest and scrub, apart from the sycamore forests along Pacheco Creek (treated in action LAND-R3); however those effects would not be extensive enough to affect the feasibility of completing action LM-7a.	preservation and up to 20 acres of restoration/creation. Pacheco Creek itself is one of the last areas of sycamore alluvial community featuring natural recruiting California sycamore within the Plan Area. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1713-3483	POND-19. Restore a minimum of 20 acres and up to 45 acres of freshwater marsh within the Reserve System in the Santa Cruz Mountains, Santa Clara Valley, and Diablo Range.	The Project will impact VHA's ability to implement the wetland component of its upcoming restoration project on the Pacheco Creek Reserve property and will prevent implementation of a marsh/pond/wetland restoration within the Tulare Hill property. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1713-3484	POND-6. Restore 20 acres of perennial freshwater marsh within the Reserve System in suitable sites and those likely to support covered species.	The Project will impact VHA's ability to implement the wetland component of its upcoming restoration project on the Pacheco Creek Reserve property and will prevent implementation of a marsh/pond/wetland restoration within the Tulare Hill property. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1713-3485	POND-7. In addition to the perennial freshwater marsh restoration described in POND-6, restore up to 25 acres of perennial freshwater marsh within the Reserve System in the Santa Cruz Mountains, Santa Clara Valley, and Diablo Range.	The Project will impact VHA's ability to implement the wetland component of its upcoming restoration project on the Pacheco Creek Reserve property and will prevent implementation of a marsh/pond/wetland restoration within the Tulare Hill property. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1713-3486	POND-9. Create at least 20 acres of ponds at 40 sites, at least 10 sites in the Santa	The Project will impact VHA's ability to implement restoration on the Pacheco Creek Reserve property and will prevent implementation of a
	Project alternatives would affect a variety of ponds in the Pacheco and Llagas Creek watersheds (representing the Santa Clara Valley and Diablo Range)	

## Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS  
POST, Open Space Authority, TNC CommentsAppendix B:  
Conflicts with the Valley Habitat Plan

Table B-1: Comments on the DEIR/EIS Assessment of the Project's Impacts on the Valley Habitat Plan

	Statement of Action	DEIR/EIS Assessment of Impacts	Comment
1713-3486	Cruz Mountains and 20 sites in the Diablo Range.	areas). However, the number and area of effects is small relative to the availability of pond habitat in these areas, so the effects would not affect the feasibility of completing action POND-9.	marsh/pond/wetland restoration on the Tulare Hill property. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1713-3487	STREAM-4. Replace concrete, earthen or other engineered channels as part of the 10.4 miles of stream restoration to restore floodplain connectivity. Location and length will be determined by site-specific conditions.	Project alternatives would affect few streams relative to their abundance, and would affect a small linear length of streams. Project alternatives therefore would not affect the feasibility of completing action STREAM-4.	The Project will impact VHA's ability to implement an upcoming stream restoration project on its Pacheco Creek Reserve property. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1713-3488	STREAM-5. Replace confined channels to restore floodplain connectivity and commensurate functions as part of the 10.4 miles of stream restoration. Location and length will be determined by site-specific conditions.	Project alternatives affect few streams relative to their abundance, and affect a small linear length of streams. Therefore, the project alternatives would not affect the feasibility of completing action STREAM-5.	The Project will impact VHA's ability to implement an upcoming stream restoration project on its Pacheco Creek Reserve property. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1713-3489	LM-2. When replacing small culverts ensure that the culvert has a natural bottom and is large enough for larger mammals such as deer and mountain lions to pass, if feasible. Culverts must provide direct movement from one side of the road to the other and ensure that the culvert is visible to the target species (i.e., do not obscure entrance with vegetation). Install fencing or other features that will direct wildlife towards the culvert or other safe crossing within the first 20 years of implementation.	BIO-IAMF#25 would provide equivalent protection within the project footprint for each alternative, so there is no potential for a conflict with action LM-2.	For each alternative, BIO-IAMF #25 does not provide equivalent protection within the project footprint. None of these management recommendations are being applied to Pacheco Pass. Will the FIER include these management plans for Pacheco Pass? How does HSR plan to resolve these conflicts in the DEIR/EIS?
	LM-3. Where structurally possible, replace culverts with free span bridges to ensure free movement for wildlife under roadways.	BIO-IAMF#25 would provide equivalent protection within the project footprint for each alternative, so there is no potential for a conflict with action LM-3.	

# Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

## High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

## Appendix B: Conflicts with the Valley Habitat Plan

**Table B-1: Comments on the DEIR/EIS Assessment of the Project's Impacts on the Valley Habitat Plan**

Statement of Action	DEIR/EIS Assessment of Impacts	Comment
LM-4. Ensure that median barrier removal and/or median perforations are considered as alternatives during project design.	BIO-IAMF#25 would provide equivalent protection within the project footprint for each alternative, so there is no potential for a conflict with action LM-4.	
LM-5. Remove median barriers or perforate sections of median barriers along roadways to improve successful wildlife crossings and install fencing or other features to direct wildlife to those open sections within first 20 years of implementation. Use feasibility study to determine location and length of barrier removal.	BIO-IAMF#25 would provide equivalent protection within the project footprint for each alternative, so there is no potential for a conflict with action LM-5.	
1713-3490   POND-3. Plant native emergent vegetation around the perimeter and in ponds and wetlands.	BIO-IAMF#5 and BIO-IAMF#6 would provide equivalent protection within the project footprint for each alternative, so there is no potential for a conflict with action POND-3.	The Project will impact VHA's ability to implement the wetland component of its upcoming restoration project on the Pacheco Creek Reserve property and will prevent implementation of a marsh/pond/wetland restoration within the Tulare Hill property. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1713-3491   STREAM-2. Plant and/or seed in native understory and overstory riparian vegetation within 15 feet of the edge of the low-flow channel to create structural diversity, provide overhead cover, and moderate water temperature at all riparian restoration sites.	BIO-IAMF#5 and BIO-IAMF#6 would provide equivalent protection within the project footprint for each alternative, so there is no potential for a conflict with action STREAM-2.	The Project will impact VHA's ability to implement the Pacheco Creek restoration project. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1713-3492   STREAM-3. Plant and/or seed in native riparian vegetation in gaps in existing riparian corridors, or re-establish severely degraded or historic riparian corridors, to promote continuity within conservation lands.	BIO-IAMF#5 and BIO-IAMF#6 would provide equivalent protection within the project footprint for each alternative, so there is no potential for a conflict with action STREAM-3.	The Project creates a potential conflict with the VHP in the Pacheco Pass area; in particular, the Pacheco Creek Reserve property is primarily riparian and floodplain habitat which the Project will directly impact. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?



## Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS  
POST, Open Space Authority, TNC CommentsAppendix B:  
Conflicts with the Valley Habitat Plan

Table B-1: Comments on the DEIR/EIS Assessment of the Project's Impacts on the Valley Habitat Plan		
Statement of Action	DEIR/EIS Assessment of Impacts	Comment
1713-3493   Goal: Protect and manage an interconnected system of wildlands and natural areas to support native habitats and species and to ensure resilience to a changing environment.	Goal does not include quantitative or specific targets for performance, thus the project alternatives only have potential to conflict with attainment of goal if there is a conflict with one of the Strategies for Protecting Wildlands and Natural Areas listed in this table.	The Project is in direct conflict with the VHP's ability to achieve this goal especially in Pacheco Pass area. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1713-3494   Strategy 1. Focus land conservation efforts in areas critical for the long-term viability of native species and biological communities and the ecosystem services they provide.	No specific focus areas are named, and there are no quantitative or measurable targets named under this strategy. Elsewhere the Greenprint identifies natural communities of concern. With regard to potential effects from the project alternatives, the Greenprint and the SCVHP include the same areas of potential effect, apart from a small area within the City of Gilroy that is not under SCVOSA jurisdiction. Since the analysis of SCVHP effects on natural communities (Table 1) did not find any conflicts, there would also be no conflict between the project alternatives and Strategy 1.	The Project is in direct conflict with the VHP's ability to achieve Strategy 1 especially in Pacheco Pass area. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1713-3495   Strategy 3. Protect and maintain connections between large open space parcels to provide large habitat blocks, ensure critical linkages, and provide climate resilience.	Areas critical for habitat connectivity are identified on Figure 5 of the Greenprint. There are no quantitative or measurable targets named under this strategy. With regard to potential effects on connectivity, all areas of concern identified in the Greenprint are also identified in the SCVHP. Since the analysis of SCVHP effects on habitat connectivity (Table 1) found that a final determination of the potential for conflict must await conclusion of the analysis of project extent effects on connectivity, determination of the potential for conflict between the project alternatives and Strategy 3 must also await conclusion of that analysis.	The Project will have significant and detrimental impacts on the VHA's ability to implement Strategy 3 in the Pacheco Pass area. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1713-3496   Goal 3: Permanently protect habitat connectivity for terrestrial and aquatic species.	Goal does not include quantitative or other specific targets for performance. Project alternatives only have the potential to conflict with attainment of goal if	The project will impact VHA's ability to achieve this goal, especially in the Pacheco Pass area. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?

## Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

### High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

### Appendix B: Conflicts with the Valley Habitat Plan

Table B-1: Comments on the DEIR/EIS Assessment of the Project's Impacts on the Valley Habitat Plan		
Statement of Action	DEIR/EIS Assessment of Impacts	Comment
1713-3496	there is a conflict with one of the associated Design Principles or proposed wildlife crossings (which are listed below in this table).	
1713-3497	Goal: Provide live-in and dispersal habitat for full community of species, including sensitive species, that can also facilitate daily and seasonal migrations, as well as long-term range shifts as species adapt to changing climate.	Goal does not include quantitative or other specific targets for performance. Project alternatives only have the potential to conflict with attainment of goal if there is a conflict with one of the associated Design Principles or proposed wildlife crossings (which are listed below in this table).
1713-3498	Goal: Accommodate the range of taxa and guilds between mountain ranges, even those that are not currently in the area but might be in the future as species shift distribution in response to climate change.	Goal does not include quantitative or other specific targets for performance. Project alternatives only have the potential to conflict with attainment of goal if there is a conflict with one of the associated Design Principles or proposed wildlife crossings (which are listed below in this table).
1713-3499	Goal: Protect, expand, and connect habitat patches in a way that minimizes edge effects.	Goal does not include quantitative or other specific performance targets by which the project's effects can be evaluated. The project alternatives only have the potential to conflict with attainment of goal if there is a conflict with one of the associated Design Principles or proposed wildlife crossings (which are listed below in this table).
1713-3500	Goal: Prevent linkage fragmentation from future incompatible land uses (e.g. urban development, transportation projects, etc.).	Goal does not include quantitative or other specific performance targets by which the project's effects can be evaluated. The project alternatives only have the potential to conflict with attainment of goal if there is a conflict with one of the associated Design Principles or proposed wildlife crossings (which are listed below in this table).
1713-3501	Goal: Use landscape resilience planning principles for sustainability (Beller <i>et al.</i>	Goal does not include quantitative or other specific performance targets by which the project's effects can be evaluated. The project alternatives only have the

## Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS  
POST, Open Space Authority, TNC CommentsAppendix B:  
Conflicts with the Valley Habitat Plan

Table B-1: Comments on the DEIR/EIS Assessment of the Project's Impacts on the Valley Habitat Plan		
Statement of Action	DEIR/EIS Assessment of Impacts	Comment
1713-3501   2015) in an urban ecosystem in the face of a changing and uncertain future:  Incorporate as much terrestrial and aquatic landform diversity, complexity, and connectivity as possible. Provide redundancy of elements (both habitat types and safe crossings). Consider historical ecology to understand the driving factors of setting. Provide space for dynamic natural processes (e.g. flooding) to operate. Develop the project at the scale at which landscape processes can operate meaningfully.	potential to conflict with attainment of goal if there is a conflict with one of the associated Design Principles or proposed wildlife crossings (which are listed below in this table).	processes to operate. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1713-3502   Design Principle:  Maintain a wide wildland area.	Design principle is qualitative in nature and does not provide specific performance targets by which the project's effects can be evaluated. The project alternatives only have the potential to conflict with attainment of the design principle if there is a conflict with one of the proposed wildlife crossings listed below in this table.	The Project will create a direct conflict in the Pacheco Pass area. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1713-3503   Design Principle: Protect nature's stage – areas with the least fragmentation, existing protected lands, and the most landform diversity and topographic and hydrological complexity	Design principle is qualitative in nature and does not provide specific performance targets. The project alternatives only have the potential to conflict with attainment of the design principle if there is a conflict with one of the proposed wildlife crossings listed below in this table.	The Project conflicts with connectivity implementation and preservation but also fragmentation at a landscape scale as well as disruption of hydrological complexity. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
1713-3504   Design Principle: Restore freshwater wetlands and a more natural hydrologic regime.	Design principle is qualitative in nature and does not provide specific performance targets. The project alternatives only have the potential to conflict with attainment of the design principle if there is a conflict with one of the proposed wildlife crossings listed below in this table.	The Project may disrupt the natural hydrologic processes and limited any wetland restoration envisioned in North Coyote Valley including Tulare Hill drainage basin. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?

## Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

DocuSign Envelope ID: 4E6F4C1C-E973-4273-B96B-EA7D761E3383

### High-Speed Rail San Jose to Merced DEIR/EIS POST, Open Space Authority, TNC Comments

### Appendix B: Conflicts with the Valley Habitat Plan

Table B-1: Comments on the DEIR/EIS Assessment of the Project's Impacts on the Valley Habitat Plan		
Statement of Action	DEIR/EIS Assessment of Impacts	Comment
Design Principle: Restore a mosaic of natural communities along the valley floor, especially rare habitat that complements wetlands, such as Valley oak woodlands and savanna.	Design principle is qualitative in nature and does not provide specific performance targets. The project alternatives only have the potential to conflict with attainment of the design principle if there is a conflict with one of the proposed wildlife crossings listed below in this table.	Achievement of this goal could be at risk dependent upon whether or not the hydrologic regime in both the Pacheco and Fisher Creek watersheds is disrupted. How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
Design Principle: Improve permeability throughout the linkage by maintaining as much open space as possible and constraining further urban development.	Dedicated crossings and project design features are intended to minimize fragmentation at linkages within the Coyote Valley.	Pacheco Pass is identified in the VHP as a critical north-south linkage which is supported by the data the SCVHA has collected (Pathways for Wildlife 2020). How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
Design Principle: Increase the number of engineered strategic connections across the more significant barriers.	Dedicated crossings and project design features are intended to minimize fragmentation at linkages within the Coyote Valley and may contribute to improvements of existing barriers	Again, what about Pacheco Pass where the Project will have a significant impact on connectivity (wildlife permeability) How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?
Design Principle: Use multi-benefit landscape planning to ensure actions maximize public benefits while protecting unique values.	Design principle is qualitative in nature, does not provide specific performance targets, and does not define criteria for a "wide wildlife area". The project alternatives only have the potential to conflict with attainment of principle if there is a conflict with one of the proposed crossing modifications for protecting habitat connectivity listed in this table.	The Project will affect multiple benefits as well as connectivity? How does HSR plan to resolve this issue in the DEIR/EIS?

## Response to Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020)

### 1713-3258

The Draft EIR/EIS is based on the best data available at the time the analysis was conducted. The Authority is responsible for planning, designing, building and operation of the nation's first high-speed rail system. While the Authority is committed to a cleaner environment and preservation of agricultural and protected lands, that does not mean that Authority projects "will not harm our region's environment." The project includes mitigation where practicable to compensate for these significant impacts.

### 1713-3259

Please refer to submission SJM-1618, comment 2572.

### 1713-3260

Please refer to submission SJM-1618, comment 2573.

### 1713-3261

Please refer to submission SJM-1618, comment 2574.

### 1713-3262

Please refer to submission SJM-1618, comment 2575.

### 1713-3263

Please refer to submission SJM-1618, comment 2576.

### 1713-3264

Please refer to submission SJM-1618, comment 2577.

### 1713-3265

Please refer to submission SJM-1618, comment 2578.

### 1713-3266

Please refer to submission SJM-1618, comment 2579.

### 1713-3267

Please refer to submission SJM-1618, comment 2580.

### 1713-3268

Please refer to submission SJM-1618, comment 2581.

### 1713-3269

Please refer to submission SJM-1618, comment 2582.

### 1713-3270

Please refer to submission SJM-1618, comment 2583.

### 1713-3271

Please refer to submission SJM-1618, comment 2584.

### 1713-3272

Please refer to submission SJM-1618, comment 2585.

### 1713-3273

Please refer to submission SJM-1618, comment 2586.

### 1713-3274

Please refer to submission SJM-1618, comment 2587.

### 1713-3275

Please refer to submission SJM-1618, comment 2588.

### 1713-3276

Please refer to submission SJM-1618, comment 2589.

### 1713-3277

Please refer to submission SJM-1618, comment 2590.



## Response to Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

**1713-3278**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2591.

**1713-3279**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2592.

**1713-3280**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2593.

**1713-3281**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2594.

**1713-3282**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2595.

**1713-3283**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2596.

**1713-3284**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2597.

**1713-3285**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2598.

**1713-3286**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2599.

**1713-3287**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2600.

**1713-3288**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2601.

**1713-3289**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2602.

**1713-3290**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2603.

**1713-3291**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2604.

**1713-3292**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2605.

**1713-3293**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2606.

**1713-3294**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2607.

**1713-3295**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2608.

**1713-3296**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2609.

**1713-3297**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2610.

**1713-3298**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2611.

**1713-3299**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2612.

## Response to Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

### 1713-3300

Please refer to submission SJM-1618, comment 2613.

### 1713-3301

Please refer to submission SJM-1618, comment 2614.

### 1713-3302

Please refer to submission SJM-1618, comment 2615.

### 1713-3303

Please refer to submission SJM-1618, comment 2616.

### 1713-3304

Please refer to submission SJM-1618, comment 2617.

### 1713-3305

Please refer to submission SJM-1618, comment 2618.

### 1713-3306

Please refer to submission SJM-1618, comment 2619.

### 1713-3307

Please refer to submission SJM-1618, comment 2620.

### 1713-3308

Please refer to submission SJM-1618, comment 2621.

### 1713-3309

Please refer to submission SJM-1618, comment 2622.

### 1713-3310

Please refer to submission SJM-1618, comment 2623.

### 1713-3311

Please refer to submission SJM-1618, comment 2624.

### 1713-3312

Please refer to submission SJM-1618, comment 2625.

### 1713-3313

Please refer to submission SJM-1618, comment 2626.

### 1713-3314

Please refer to submission SJM-1618, comment 2627.

### 1713-3315

Please refer to submission SJM-1618, comment 2628.

### 1713-3316

Please refer to submission SJM-1618, comment 2629.

### 1713-3317

Please refer to submission SJM-1618, comment 2630.

### 1713-3318

Please refer to submission SJM-1618, comment 2631.

### 1713-3319

Please refer to submission SJM-1618, comment 2632.

### 1713-3320

Please refer to submission SJM-1618, comment 2633.

### 1713-3321

Please refer to submission SJM-1618, comment 2634.

## Response to Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

**1713-3322**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2635.

**1713-3323**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2636.

**1713-3324**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2637.

**1713-3325**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2638.

**1713-3326**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2639.

**1713-3327**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2640.

**1713-3328**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2641.

**1713-3329**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2642.

**1713-3330**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2643.

**1713-3331**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2644.

**1713-3332**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2645.

**1713-3333**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2646.

**1713-3334**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2647.

**1713-3335**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2648.

**1713-3336**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2649.

**1713-3337**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2650.

**1713-3338**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2651.

**1713-3339**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2652.

**1713-3340**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2653.

**1713-3341**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2654.

**1713-3342**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2655.

**1713-3343**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2656.

## Response to Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

**1713-3344**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2657.

**1713-3345**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2658.

**1713-3346**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2659.

**1713-3347**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2660.

**1713-3348**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2661.

**1713-3349**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2662.

**1713-3350**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2663.

**1713-3351**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2664.

**1713-3352**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2665.

**1713-3353**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2666.

**1713-3354**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2667.

**1713-3355**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2668.

**1713-3356**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2669.

**1713-3357**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2670.

**1713-3358**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2673.

**1713-3359**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2672.

**1713-3455**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2674.

**1713-3458**

As noted in revised mitigation measure BIO-MM#77a in the Final EIR/EIS, the Authority has further clarified the process that would be used to site and design crossings, in coordination with agency and stakeholder partners in the region. The Authority believes this measure is necessary because the project has not been fully designed yet and is therefore conceptual in nature. Additionally, land ownership and land use could change between the Final EIR/EIS and the time of construction. BIO-MM#77a would ensure that current land use is considered and the most optimal placement of wildlife crossings.

**1713-3460**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2676.

**1713-3461**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2675.

## Response to Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

**1713-3462**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2677.

**1713-3457**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2678.

**1713-3456**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2679.

**1713-3459**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2680.

**1713-3465**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2681.

**1713-3463**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2682.

**1713-3464**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2685.

**1713-3466**

Please refer to the response to submission SJM-1618, comment 2684.

**1713-3468**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2683.

**1713-3467**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2673.

**1713-3469**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2687.

**1713-3473**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2688.

**1713-3470**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2690.

**1713-3472**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2689.

**1713-3471**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2691.

**1713-3477**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2692.

**1713-3474**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2694.

**1713-3475**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2693.

**1713-3476**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2696.

**1713-3478**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2695.

**1713-3480**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2697.

**1713-3479**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2699.



## Response to Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

**1713-3481**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2700.

**1713-3482**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2698.

**1713-3484**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2702.

**1713-3485**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2701.

**1713-3483**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2704.

**1713-3486**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2703.

**1713-3487**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2705.

**1713-3488**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2706.

**1713-3489**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2707.

**1713-3490**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2709.

**1713-3491**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2708.

**1713-3492**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2710.

**1713-3493**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2711.

**1713-3496**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2713.

**1713-3495**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-7: Clarifications Regarding Project Conflicts with the Santa Clara Valley Habitat Plan.

Please refer to submission SJM-1618, comment 2712.

**1713-3494**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2714.

**1713-3498**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2715.

**1713-3497**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2716.

**1713-3501**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2718.

**1713-3499**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2717.

**1713-3500**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2719.

## Response to Submission 1713 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy, June 23, 2020) - Continued

**1713-3504**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2720.

**1713-3503**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2721.

**1713-3502**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2722.

**1713-3505**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2725.

**1713-3506**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2724.

**1713-3508**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2723.

**1713-3507**

Please refer to submission SJM-1618, comment 2726.

## Submission 1289 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy in California, May 19, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1289 DETAIL

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 5/19/2020  
**Submission Date :** 5/19/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** Abigail  
**Last Name :** Ramsden

#### Stakeholder Comments/Issues :

To Whom it May Concern,

1289-100

The Nature Conservancy (TNC) respectfully requests an extension of time for the public comment period of the California High-Speed Rail Project - San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS.

As posted, the DEIR/DEIS is available for public review for 45 days, ending on June 8, 2020. TNC, like many other public agencies, organizations and private individuals throughout California, has encountered disrupted work schedules and other complications from the current statewide stay-at-home order at a time when we are normally very busy. We believe we are not the only entity seeking to extend the public comment period for this Project Section because so many of us have been under duress for several weeks.

TNC formally requests that the public comment period for the San Jose to Merced Project Section DEIR/DEIS be extended by a minimum of two weeks and would strongly recommend that the HSR Authority extend the period for a full 30 days beyond this initial 45-day comment period.

Thank you very much for your consideration.  
Abigail Ramsden

---

Abigail Ramsden | Sustainable Development & Cities | The Nature Conservancy in California |  
 she/her<<https://www.mypronouns.org/what-and-why>>  
 (415) 281-0435<tel:(415)%20281-0435> (o) (415) 722-0732<tel:(415)%20722-0732> (m) | 201 Mission St.,  
 Floor 4, San Francisco, CA 94105

## Response to Submission 1289 (Abigail Ramsden, The Nature Conservancy in California, May 19, 2020)

### 1289-100

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-1: Public Outreach.

## Submission 1387 (David Reynolds, Trevis Berry Transportation, June 18, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1387 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/18/2020  
**Submission Date :** 6/18/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** David  
**Last Name :** Reynolds

**Stakeholder Comments/Issues :**

I emailed previously and I am trying to understand the map of the Gilroy station and the parcels of property that this line appears to be acquiring. How do we know what the plan is for a parcel to potentially be used as part of this plan when there is an operating business on that site and there has been no information to the property owner of what appears to be an intended take over?

The property in question is 6791 Alexander St., Gilroy. It is difficult to decipher on the different alternatives and plans what the actual plan is at this point regarding that site. It appears that plan 2 & 3 would have parking in place of where this industrial operation that has been operating for 20 years would somehow become a parking lot. That compared to plan 4 would have the parking lot in the vacant lot that sits along auto mall parkway at this point.

Could someone respond back and let us know exactly the intention for 6791 Alexander St. Gilroy and the timeline of said property in question being taken over. There is a long term lease in place with that operation and we have not received any information about a possible take over of that site by the HSR system.

Thanks,  
Dave

David Reynolds

Trevis Berry Transportation

655 E. Luchessa Ave.

Gilroy, CA 95020

P: 408-842-8238

E: dreynolds@trevisberry.com

F: 408-842-5678

This email (including any attachments to it) is confidential, legally privileged, subject to copyright and is sent for the personal attention of the intended recipient only. If you have received this email in error, please advise us immediately and delete it. You are notified that disclosing, copying, distributing or taking any action in reliance on the contents of this information is strictly prohibited. Although we have taken reasonable precautions to ensure no viruses are present in this email, we cannot accept responsibility for any loss or damage arising from the viruses in this email or attachments. We exclude any liability for the content of this email, or for the consequences of any actions taken on the basis of the information provided in this email or its attachments, unless that information is subsequently confirmed in writing.



## Response to Submission 1387 (David Reynolds, Trevis Berry Transportation, June 18, 2020)

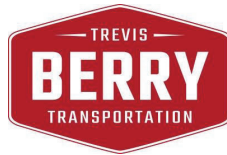
### 1387-3014

The commenter requested additional information about potential impacts to property owned at 6791 Alexander Street in Gilroy. Note that the Authority's outreach team did contact and speak with the commentor about his property.

Three of the four project alternatives evaluated in the Draft EIR/EIS would require the partial or full acquisition of private property associated with APN 841-16-120 (6791 Alexander Street). Alternatives 1 and 2 would require the full acquisition of this parcel due to the expansion of the existing railway right-of-way and construction of new project features such as an automatic train control facility, an access road, and a surface parking lot. Alternative 3 traverses through east Gilroy, rather than downtown Gilroy, and would have no impacts on APN 841-16-120. Alternative 4, which is the Authority's Preferred Alternative, would require the partial acquisition of the westernmost portion of APN 841-16-120 to accommodate expansion of the existing rail right-of-way; it is not anticipated that business operations on APN 841-16-120 would be affected by Alternative 4.

The Authority would acquire land from property owners whose land is directly affected by the project in accordance with the Uniform Relocation Act (42 U.S.C. Chapter 61). Parcel-specific analysis would take place during the appraisal process before property acquisition, consistent with the Uniform Relocation Act, which establishes minimum standards for the treatment of and compensation to individuals whose real property is acquired for a federally funded project. Additional information about acquisition, compensation, and relocation assistance is also available in Appendix 3.12-A, Relocation Assistance Documents, in this Final EIR/EIS and at the Authority's website: [http://www.hsr.ca.gov/Programs/private\\_property.html](http://www.hsr.ca.gov/Programs/private_property.html).

## Submission 1390 (David Reynolds, Trevis Berry Transportation, June 18, 2020)



June 1, 2020

California High-Speed Rail Authority  
Attn: San Jose to Merced: Draft EIR/EIS  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113  
[san.jose\\_merced@hsr.ca.gov](mailto:san.jose_merced@hsr.ca.gov)

Ricci Graham

Subject San Jose Merced Draft EIR/EIS comments

1390-2320

I am writing as the local business owner that operations the transportation out of 6791 Alexander Street, Gilroy CA 95020. This property has an existing commercial operation that has been in place for over 20 years. This operation supplies essential corrugated paper to support the agricultural industry of Central California primarily, but also supports operations in all of California and surrounding Western States.

I have reached out via email without response to what appears to be a proposal to have the HSR acquire this facility and turn it into a parking lot. There is a property with approximately 9-10 acres adjacent to the 6791 Alexander St. that is un-developed land. The land is occasionally rented by surrounding car dealerships to park their inventory. This seems like it would be a far more appropriate utilization for a parking lot than an essential commercial industry in Gilroy, California, and the surrounding Western States of the United States.

Please respond that you have received my communications and if there is another forum or additional information needed to better understand the true impact, please let me know.

Sincerely,

David Reynolds  
Trevis Berry Transportation

## Response to Submission 1390 (David Reynolds, Trevis Berry Transportation, June 18, 2020)

### 1390-2320

Under the Preferred Alternative (Alternative 4) 6791 Alexander Street in Gilroy is not proposed to be converted to parking. Please refer to Sheet AR-C1201 in Book 4C of Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record.

The 6791 Alexander Street in Gilroy property is proposed for acquisition under Alternatives 1 and 2 to provide station parking. Station drawings for these alternatives are found in Books 1B and 2B in Volume 3. The Authority will coordinate with the City of Gilroy and refine the parking design during Detailed Design Post-ROD and based on land use at that time.

## Submission 1399 (David Reynolds, Trevis Berry Transportation, June 18, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1399 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/18/2020  
**Submission Date :** 6/18/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** David  
**Last Name :** Reynolds

**Stakeholder Comments/Issues :**

Good Afternoon,

1399-2328

Please provide clarification if I have misread the reports and parcel 841-161-20 will not be impacted by this project.

Thank you,

David

1399-2328

I have been reviewing the documentation online and I am confused about the acquisition of land as it related to a customer location that has a long term commercial production lease at the facility.

The following parcel is the one in question as it related to the Gilroy station: 841-161-20.

My company manages the transportation for the commercial operation that has been at this location for almost 20 years. I currently employ almost 50 local families with my transportation business and if I am understanding the map correctly, that lot is slated to be taken over and turned into a parking lot?

Parcel 841-161-17 which is adjacent to the commercial property is not developed and is currently parking cars for the dealerships across the street, so I do not understand why that location could not be used instead of the commercial operation with over 150k warehouse operation and improvements.

You would not only be closing a production plant which employs over 50 local employees, you would also be causing my business to shut down. My business has been in continuous operation for almost 80 years and the impact of the project taking over parcel 841-161-20 for parking would be devastating.

David Reynolds

Trevis Berry Transportation

655 E. Luchessa Ave.

Gilroy, CA 95020

P: 408-842-8238

E: dreynolds@trevisberry.com

F: 408-842-5678

\_\_\_\_\_  
This email (including any attachments to it) is confidential, legally

## Submission 1399 (David Reynolds, Trevis Berry Transportation, June 18, 2020) - Continued

privileged, subject to copyright and is sent for the personal attention of the intended recipient only. If you have received this email in error, please advise us immediately and delete it. You are notified copying, distributing or taking any action in reliance on the contents of this information is strictly prohibited. Although we have taken reasonable precautions to ensure no viruses are present in this email, we cannot accept responsibility for any loss or damage arising from the viruses in this email or attachments. We exclude any liability for the content of this email, or for the consequences of any actions taken on the basis of the information provided in this email or its attachments, unless that information is subsequently confirmed in writing.

\_\_\_\_\_



## Response to Submission 1399 (David Reynolds, Trevis Berry Transportation, June 18, 2020)

### 1399-2328

Three of the four project alternatives evaluated in the Draft EIR/EIS would require the partial or full acquisition of private property associated with APN 841-16-120.

Alternatives 1 and 2 would require the full acquisition of this parcel due to the expansion of the existing railway right-of-way and construction of new project features such as an automatic train control facility, an access road, and a surface parking lot. Alternative 3 traverses through east Gilroy, rather than downtown Gilroy, and would have no impacts on APN 841-16-120. Alternative 4, which is the Authority's Preferred Alternative, would require the partial acquisition of the westernmost portion of APN 841-16-120 to accommodate expansion of the existing rail right-of-way and would construct a surface parking lot on APN 841-16-117. It is not anticipated that business operations on APN 841-16-120 would be affected by Alternative 4.

# Submission 1619 (Adrian Guerrero, Union Pacific Railroad, June 23, 2020)



BUILDING AMERICA

June 23, 2020

Attn: Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113

To Whom It May Concern

Union Pacific Railroad Company (UPRR) submits these comments in response to the California High-Speed Rail Authority's (CHSRA) Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (DEIR/DEIS): San Jose to Merced Project Section.

UPRR owns and operates a common carrier freight railroad network in the western two thirds of the United States, including the State of California. Specifically, UPRR owns and operates rail main lines connecting the San Francisco Bay Area to Sacramento and points east and north, and to Los Angeles and points east and southeast. UPRR is the largest rail carrier in California in terms of both mileage and train operations. UPRR's network in California is vital to the economic health of the state and the nation as a whole, and its rail service to California customers is crucial to the current and future success and growth of those customers.

UPRR has been actively engaged in discussions with CHSRA for many years in order to ensure that the safety and efficiency of the UPRR system, including UPRR's ability to serve current and future customers, is preserved during the planning, construction, and operation of the California high-speed rail project. UPRR and CHSRA have entered into several agreements that reflect these interests, including the Memorandum of Understanding and Implementing Agreement Related to High-Speed Rail Development in California dated July 11, 2012 (MOU) and the Engineering, Construction, and Maintenance Agreement Related to the California High-Speed Rail Authority Project Merced to Bakersfield Segment dated December 23, 2014.

UPRR has also submitted formal comments in response to proposals at several points during the environmental permitting process for various aspects of the high-speed rail project. That communication has included comments on plans for the proposed Fresno to Bakersfield high-speed rail segment, the Downtown Bakersfield High-Speed Rail Station Area Plan, and the recent DEIR/DEIS for the Bakersfield to Palmdale high-speed rail segment.

1619-2416

CHSRA's San Jose to Merced DEIR/DEIS proposes a Preferred Alternative (Alternative 4) alignment that seeks to utilize approximately thirty miles of UPRR right-of-way that would result in a shared corridor, raising several operating, engineering, real estate and commercial franchise challenges through the corridor. Except where UPRR has, following negotiation with CHSRA, implemented significant capacity improvements and other mitigation measures to address adverse impacts to its franchise, UPRR will not allow any part of the high-speed rail system to be located on UPRR-owned property. UPRR and CHSRA have, however, been engaged in such discussions related to a shared corridor through this segment since 2017. Where the CHSRA and UPRR alignments run in close proximity, a safe and operationally functional distance must be maintained between them. All CHSRA facilities that may cross above or below UPRR right of way must clear-span the UPRR property and be constructed a sufficient distance away to permit UPRR's full utilization of its property for railroad purposes.

With these general principles as context, UPRR offers these specific points:

1619-2417

- Any new facilities that cross UPRR's right of way in relation to the project, including new or realigned roads, must be grade-separated and comply with UPRR's then-current minimum engineering standards.

1619-2418

- Depending on the design and proximity of the CHSRA facilities to the UPRR right of way, special conditions such as safety barriers may be required.

1619-2419

- To comply with the terms of the MOU, CHSRA must design its alignment in a manner that does not interfere with UPRR's access to current or future customers. Section 2(A)(2) of the MOU says CHSRA "will take all steps available under law to avoid impeding UPRR's commercially reasonable access to current and potential customers and the access of current and potential customers to UPRR along the corridor." Drawings for the Preferred Alternative from San Jose to Gilroy appear to depict the CHSRA alignment realigning UPRR track infrastructure and right of way for several miles, thereby impacting existing UPRR spur tracks and facilities owned or operated by current UPRR customers. The proposed alignment also appears to separate UPRR from developable property adjacent to the UPRR main line at various points along the proposed route. Impacts to existing and future freight rail customers associated with the proposed Preferred Alternative alignment are unacceptable. If the Preferred Alternative is chosen as the selected route, UPRR will seek to require modification of the route per the terms of the MOU so that there are no impacts to our ability to serve existing or future customers.

UNION PACIFIC CORPORATION  
5001 Mission Road  
Roseville, CA 95747

Adrian Guerrero  
Gen. Mgr. Network Dev.  
Network Planning & Operations

916-769-6300  
a.guerra@up.com

## Submission 1619 (Adrian Guerrero, Union Pacific Railroad, June 23, 2020) - Continued

1619-2420

• It is not clear whether the DEIR/DEIS has examined the impact that construction of the CHSRA alignment may have on the future ability of cities or other road authorities to grade-separate roads that cross the UPRR tracks along the route. State and federal policies encourage the elimination of railroad grade crossings for the benefit of safety and the efficient movement of trains and vehicular traffic. The design of the CHSRA alignment and its proximity to the UPRR right of way under the Preferred Alternative may permanently prevent roads that currently cross the freight tracks at grade from being grade-separated in the future. UPRR requests that an analysis be completed to determine the extent of these potential impacts and that the results be formally communicated to the respective roadway authorities who might be impacted and to UPRR.

1619-2421

Considering the potentially serious and detrimental impacts to UPRR facilities, operations, current and future customer access, and to long-term roadway accessibility over UPRR tracks along the Preferred Alternative route, UPRR encourages CHSRA to continue working with UPRR to develop an alignment that meets UPRR safety and engineering guidelines, addresses the concerns identified in this letter or that have yet to be identified, and meet the obligations outlined in our standing agreements. If CHSRA does select the Preferred Alternative route, then CHSRA must mitigate any and all impacts to UP and our customers. CHSRA must provide solutions to overcome the impacts to UPRR noted above and any others UPRR identifies as the design of the Preferred Alternative route is developed in more detail.

Thank you for considering our comments.

Sincerely,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Adrian Guerrero", is written over a horizontal line.

Adrian Guerrero  
General Director Network Development

## Response to Submission 1619 (Adrian Guerrero, Union Pacific Railroad, June 23, 2020)

### 1619-2416

The comment concerns utilization of the UPRR right-of-way that would result in a shared corridor. The Draft EIR/EIS describes the features of the shared corridor, including a discussion of “UPRR Adjacency” with respect to all four alternatives (Draft EIR/EIS, pages 2-58 through 2-60). The Draft EIR/EIS explains how each alternative would interact with UPRR right-of-way, including visual “cross-section” depictions showing how the alignment of HSR and freight rail tracks would vary depending on the vertical profile. The discussion explains that Alternative 4 is designed to maximize use of existing passenger and freight rail right-of-way to reduce additional right-of-way impacts; accordingly, Alternative 4 would have the greatest impacts on UPRR right-of-way. The remainder of Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS provides narrative descriptions of each alternative, including specific modifications to the freight rail alignment that would be required. The Draft EIR/EIS discusses impacts on freight rail service in detail in Section 3.2, Transportation, and explains the trackage rights held by UPRR on pages 3.2-41 to 3.2-42. Section 3.2.5.6, Freight Rail Service, of the Draft EIR/EIS provides a description of existing freight rail service, and Section 3.2.6.6, Freight Rail Service, analyzes the impacts of the HSR project on freight rail service, listed as Impacts TR#20, TR#21, and TR#22. The Authority will continue to engage jurisdictions and stakeholders, including UPRR, during the design, construction, and operation of the project.

### 1619-2417

The comment states that any new facilities that cross the UPRR right-of-way must be grade separated and comply with UPRR’s minimum engineering standards. While the Authority will comply with UPRR minimum engineering standards, the Authority is not proposing any facilities crossing the rail corridor that are not grade separated beyond those already in place. Alternative 4 includes closure of some of these facilities. The Authority will continue to engage jurisdictions and stakeholders throughout the design, construction, and operation of the project. Please refer to Section 3.2.6.6, Freight Rail Service, of the Draft EIR/EIS, for a discussion of disruptions to freight rail service and identification of UPRR right-of-way crossings.

### 1619-2418

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

The comment states that special conditions such as safety barriers may be required depending on the design and proximity of HSR to the UPRR right-of-way. Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS explains the role of intrusion barriers between freight rail and HSR as part of system design. Safety and security concerns, including derailment, are analyzed in Section 3.11, Safety and Security, of the Draft EIR/EIS. Intrusion barriers have been included in project design where warranted according to TM 2.1.7, Rolling Stock and Vehicle Intrusion Protection for High-Speed Rail and Adjacent Transportation Systems (Authority 2013b, as cited in Section 3.11 of the Draft EIR/EIS). Additional special safety conditions will be identified and addressed as part of detailed design post-ROD in coordination with UPRR.

## Response to Submission 1619 (Adrian Guerrero, Union Pacific Railroad, June 23, 2020) - Continued

### 1619-2419

The comment states that design of the alignment must comply with the terms of the MOU with UPRR. Impacts on UPRR infrastructure and operation have been analyzed in Section 3.2.6.6, Freight Rail Service, of the Draft EIR/EIS. Impact TR#20 in Section 3.2, Transportation of the Draft EIR/EIS describes temporary impacts on freight rail operations associated with HSR construction. Freight rail operations occur in the rail rights-of-way that would be used for portions of the project construction, and, as a result, project construction would temporarily disrupt freight rail operations. This would inconvenience freight operators and customers and could result in additional truck traffic if necessary to meet freight delivery requirements. Section 3.2 of the Draft EIR/EIS identifies the specific locations (by alternative) of potential disruption to freight operations associated with construction. As shown in the preliminary engineering designs in Volume 3 of the EIR/EIS, rail access is being maintained for all existing rail customers within the corridor, and all access is maintained to both sides of the track to all customers. Please refer to Section 3.2.6.6 of the Draft EIR/EIS for a discussion of construction and operational impacts on freight rail operations. As noted in that section, the Authority and the freight railroads would work together to construct the project in a manner consistent with the agreements negotiated by the Authority's contractor during the final design process. This would enable each entity to conduct its relevant activities in a manner that would reduce impacts on freight railroad operations. TR-MM#3 would be implemented to minimize disruption to freight operations and would be effective in minimizing the disruption to freight rail services during project construction. Additional design refinements may be part of detailed design post-ROD. The Authority will continue coordination with UPRR to address conflicts during planning, design, construction, and operation.

### 1619-2420

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The comment requested that the Draft EIR/EIS include an evaluation of the effects that Alternative 4 may have on the future ability of cities or other authorities to construct grade separations for roads that cross the UPRR tracks. Please refer to Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS for a discussion of how each alternative would interact with UPRR right-of-way and an explanation that Alternative 4 is designed to maximize use of existing passenger and freight rail right-of-way to reduce additional right-of-way impacts. Currently, no grade separations are programmed, planned, or funded within the Project Section.

The construction of Alternative 4 would not physically preclude any entity from constructing a grade separation at any at-grade crossing within the Project Section. Alternative 4 would add one to two tracks south of the Diridon Station to Gilroy at the existing at-grade crossing locations. The addition of one to two tracks would mean that any subsequent grade separation effort would either be wider (if raising or depressing the tracks) or longer (if raising or depressing the roadway). The additional width or length would be an incremental additional cost and construction effort, but the primary cost would be changing of the grade of the railroad, the crossing road, or both and the addition of tracks would be an incremental cost above that. The additional one to two tracks would not physically preclude grade separations as there are many examples of grade separations of at-grade crossings with two to three tracks. Regardless, whether a grade separation is constructed now or later, the construction effort would be similar. As noted above and in the Standard Response JM-Response-GS-1: Request for Grade Separations, the Authority does not have adequate funding to add grade separations to Alternative 4 at this time.



## Response to Submission 1619 (Adrian Guerrero, Union Pacific Railroad, June 23, 2020) - Continued

### 1619-2421

Please refer to Impact TR#20, ImpactTR#21, and Impact TR#22 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the project's impacts on freight rail operations and facilities. Rail access is being maintained to all existing rail customers within the corridor, and no existing rail customers would be acquired by the Authority under any of the alternatives. All of the alternatives would retain or reconstruct existing railroad sidings. All access is maintained to both sides of the tracks to all customers. The preliminary drawings in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, of the Draft EIR/EIS show where tracks would be realigned or relocated and show that track access would be maintained for freight operations. The Authority looks forward to working with the UPRR in the development and implementation of additional phases of the project.

## Submission 2072 (Leslie Miles, Weston Miles Architects, June 22, 2020)

June 22, 2020  
Response to HSR EIR

HSR CEO Brian Kelly and the HSR Board of Directors,

Morgan Hill is a great example of a small unique community that has redeveloped itself into a vital and thriving town with a happening downtown. The existing Caltrain stop is used very heavily and the VTA parking lot is typically full.

As we think about HSR coming through our town and after review of the EIR documents- the following issues and concerns arise:

1. Access from one side of the tracks to the other. There are seven major road crossings and the concern is both safety and access from one side of the tracks to the other.
  - a. At the minimum three grade separations are essential to provide safety for pedestrians at the Caltrain stop as well as regular and emergency vehicles traveling from one side of town to the other.
    - i. The City of MH has engaged a Urban Design firm to provide needed direction in order to accomplish this clearly unsafe division of the City of Morgan Hill.
2. The EIR does not currently but should consider all potential trains and the ultimate coordination of those trains.
  - a. HSR trains
  - b. Caltrain
  - c. Amtrak
  - d. Freight trains
  - e. Proposed commuter train to San Jose from Monterey and Salinas
  - f. Tack maintenance and safety vehicles routinely.
  - g. Any other future transportation
3. The valley is very narrow as the tracks pass through the downtown the acoustics amplify the train noise.
  - a. The EIR should consider this very real and unique topography and address the concern on how best to mitigate noise for the HSR trains and all rail partners.
  - b. Quieting horns should be a mitigation requirement with other safety offsets.
  - c.
4. Ensure that all information in the EIR is current- maps and information is more that 6 years old with maps that do not show current constructed development in the downtown.
5. Construction sequencing awareness and development of a plan to mitigate construction impacts.
  - a. Based on visits to the Central Valley large swaths of commercial space were demolished and are now being rebuilt as the overall design and construction process was not well thought-out.

2072-2943

- b. Maintain existing businesses and provide an early on liason. This person should be more than a project manager who can develop a cohesive plan, continued community and stakeholder engagement in thinking through and executing this process.

2072-2944

If all of these items are thought through and the HSR acknowledges the clearly unsafe and inequitable analysis for the preferred alternative 4, there is an opportunity for Morgan Hill to be an example of What to Do and How to Do it. If not, our community will be devastated by the HSR.

Lesley Miles

Lesley Miles AIA, LEED AP  
Principal, Weston Miles Architects  
Owner and Developer, The Granary and Barley Place

Morgan Hill Citizen

## Response to Submission 2072 (Leslie Miles, Weston Miles Architects, June 22, 2020)

### **2072-2937**

The comment is noted regarding the heavy use of the Caltrain stop and VTA parking lot in Morgan Hill. The comment does not indicate any specific concerns regarding analysis conclusions of the Draft EIR/EIS and no changes have been made for the Final EIR/EIS based on this comment..

### **2072-2938**

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety, SJM-Response-SS-2: Emergency Vehicle Response Times.

### **2072-2939**

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-3: Gate-Down Time Calculation Details.

The Draft EIR/EIS transportation assessment considers all anticipated train movements. Details on the numbers of train movements associated with each service are provided in Standard Response SJM-Response-TR-3: Gate-Down Time Calculation Details.

### **2072-2940**

The noise analysis includes topography in the calculations and impact assessment and future train schedules for all trains that would operate in the project corridor, including HSR, Caltrain, other passenger trains, and freight trains. NV-MM#4 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS discusses the Authority's support of potential implementation of Quiet Zones by local jurisdictions, should they choose to implement them. Establishing Quiet Zones would eliminate train warning horns for all trains approaching at-grade highway and rail crossings under normal, nonemergency situations.

### **2072-2941**

The Draft EIR/EIS includes a thorough description of existing physical conditions as the environmental baseline for analysis. The Draft EIR/EIS is based on the best data available at the time the analysis was conducted. The Authority has made several revisions to update the status of relevant plans and projects in the Final EIR/EIS.

### **2072-2942**

The comment discusses construction sequencing awareness and development of a plan to mitigate construction impacts. Numerous IAMFs have been incorporated into the project to manage or avoid construction impacts, as identified in the various resource topic chapters of the Draft EIR/EIS. These project features include construction management plans to protect various resources such as safety and security, water quality, air quality, and noise. A list of these IAMFs can be found in Section 2.6.2.3, HSR Project Impact Avoidance and Minimization Features. Mitigation measures have been included as appropriate for the various resource topics and can be found in Table S-5.

### **2072-2943**

The comment requests that existing businesses be maintained and provision of an early-on liaison. Please refer to the response for submission SJM-2072, comment 2942. SOCIO-IAMF#3 provides for a plan to minimize relocations and other impacts on businesses (Volume 2, Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features). The Authority will continue to engage jurisdictions and stakeholders throughout the design, construction, and operation of the project.

### **2072-2944**

Please refer to other responses to comments on submission SJM-2072 for specific responses to each concern of the comment.

The comment claims that there is unsafe and inequitable analysis for the Preferred Alternative. The Final EIR/EIS satisfies the CEQA and NEPA requirements for analysis and disclosure of environmental impacts. The Authority will continue to engage jurisdictions and stakeholders throughout the design, construction, and operation of the project.

## Submission 1422 (Elder G-Lady G B-W, Word of Faith Christian Center, June 22, 2020)



PO Box 612822  
San Jose CA 95161-2822

**"Draft EIR/EIS Comment."  
San Jose Word of Faith Christian Center**

To The California High-Speed Rail Authority:  
Attn: Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113

1422-346 | This letter is from San Jose Word of Faith Christian Center (San Jose Word of Faith) to formally document our public comments and concerns with severe sound and vibration generated during HSR construction and operation.

The impact under CEQA would be significant for all four project alternatives because operations would generate noise levels above existing ambient levels and in exceedance of FRA criteria, causing severe noise impacts at sensitive receptors. This exceedance would occur under all four project alternatives and in both the opening year and 2040, although the most noise impacts would occur in 2040, and under Alternative 4, followed by Alternative 2, Alternative 1, and Alternative 3.

1422-347 | San Jose Word of Faith Christian Center is located at 873 Delmas Ave, San Jose CA, (Parcel # 264-41-60) which is in close proximity (parallel to the train route between San Jose Diridon and Tamien train stations. (Peninsula Corridor Joint Powers Board-Southern Pacific Transportation Co-S.B.E.# 872-43-(02)-96N PCL 51). {264-41-69}

The above mentioned facility has experienced structural damage mostly due to years of exposure to vibrational energy generated by the trains (Cal Train and So Pacific) and given the expected commuter volume and train speeds, it is highly probable the structure will be exposed to more significant vibrational energies and noise during HSR operation and construction..

1422-348 | **Construction Concerns:**  
NV-MM#2: Construction Vibration Mitigation Measures Prior to construction involving impact pile driving within 50 feet of any building, the contractor would provide the Authority with a vibration technical memorandum documenting how project pile driving criteria would be met. Upon approval of the technical memorandum by the Authority, and where a noise-sensitive receptor is present, the contractor would comply with the vibration reduction methods described in that memorandum. Potential construction vibration building damage is only anticipated from impact pile driving at very close distances to buildings. If pile driving occurs more than 50 feet from buildings, or if alternative methods such as push piling or auger piling are used, damage from construction vibration is not expected to occur.

**"Draft EIR/EIS Comment."  
San Jose Word of Faith Christian Center**

1422-348 | In section 3.4 of the Noise & Vibration mitigation summary, which includes definitions related to Vibration, the term "Receptor" is basically a building or structure that is in the path of a vibration energy. The "Receptor" summary states, "Not all receptors have the same vibration sensitivity;" and unknown.

1422-349 | When a construction scenario has been established, the contractor would conduct pre-construction surveys at locations within 50 feet of pile driving to document the existing condition of buildings in Section 3.4 Noise and Vibration California High-Speed Rail Authority April 2020 San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS Page | 3.4-81

If case damage is encountered during preconstruction surveys, it should be reported during or after construction. The contractor would arrange for the repair of damaged buildings or would pay compensation to the property owner. It is our desire to take a proactive approach with a structural assessment of San Jose Word of Faith Christian Center prior to the start of construction, to avoid or minimize the risk of damage during construction. Also to assist in the continuous monitoring as part of the project to ascertain how much, if any damage is occurring during the construction phase and once the project is completed, then a continuous monitoring once the train is up and running.

**HSR Operational Concerns:**

1422-350 | As previously mentioned, the San Jose Word of Faith facility has incurred structural damage mostly due to its proximity to the train route between San Jose Diridon and Tamien train stations. Once the HSR is operational and the anticipated commuter train volume is achieved, we are concerned that this scenario will cause significantly more damage to the San Jose Word of Faith structure. We believe the proposed sound and vibration mitigation are too general and will not sufficiently apply to our facility. Per Section 3.4 of the Noise & Vibration mitigation summary, "Not all receptors have the same vibration sensitivity". Given this fact, we request a formal assessment of the San Jose Word of Faith structure and surrounding foundation prior to the start of HSR construction to ensure the proposed mitigation will be effective. We want to advise that San Jose Word of Faith is roughly 100 years old and has a basement so it is critical that an assessment occur so we will know that the building is sound enough to endure the nature of this project.

**Conclusion:**

1422-351 | In order to eliminate or mitigate the risk of incremental structural or foundational damage incurred during construction and operation of the HSR, we request a full assessment of San Jose Word of Faith's 873 Delmas Ave structure and surrounding foundation prior to the start of HSR construction.

**Appendix A: High Speed Rail Outreach Team Assessment Summary:**

1422-352 | Noise Barrier Materials as mentioned—if they have to do anything around our area—we need to have parking spaces available for our ministry services, we need to negotiate some parking spaces on City of San Jose's Parcel # 264-41-087 (park area-on the back side of our property!) We need advance notice if they would need to upgrade our windows, build any fencing, etc. so we could prepare for relocation if needed. We need to make sure there is no construction happening on Sundays from 8:00 a.m. to 5:00 p.m.

# Submission 1422 (Elder G-Lady G B-W, Word of Faith Christian Center, June 22, 2020) - Continued

**"Draft EIR/EIS Comment."**  
**San Jose Word of Faith Christian Center**

1422-353

If there needs to be any easement agreements—we need to determine how much of an encroachment will be needed to complete their project and if that impacts part our parking—thus another reason we would need to have alternative parking arrangements.

Noise Barriers—Prior to operation of the HSR, the Authority would install noise barriers where they can achieve between 5 and 15 dB of exterior noise reduction, depending on their height and location relative to the tracks. The primary requirements for an effective noise barrier are that the barrier must (1) be high enough and long enough to break the line-of-sight between the sound source and the receiver, (2) be of an impervious material with a minimum surface density of four pounds per square foot, and (3) not have any gaps or holes between the panels or at the bottom. Because many materials meet these requirements, aesthetics, durability, cost, and maintenance considerations usually determine the selection of materials for noise barriers. Depending on the situation, noise barriers can become visually intrusive. Typically, the noise barrier style is selected with input from the local jurisdiction to reduce the visual effect of barriers on adjacent lands uses (Authority 2014). For example, noise barriers could be solid or transparent, and made of various colors, materials, and surface treatments. Pursuant to the Noise and Vibration Mitigation Guidelines, recommended noise barriers must meet the following criteria to be considered a reasonable and feasible mitigation measure: – Achieve a minimum of 5 dB of noise reduction, which is then defined as a benefited receptor. – The minimum number of receptors should be at least 10. – The length should be at least 800 feet. – Must be cost-effective, defined as mitigation not exceeding \$95,000 per benefited receptor. The maximum noise barrier height would be 14 feet for at-grade sections. Berm and berm/wall combinations are the preferred types of noise barriers where space and other environmental constraints permit. On aerial structures, the maximum noise barrier height would also be 14 feet, but barrier material would be limited by engineering weight restrictions for barriers on the structure. All noise barriers would be designed to be as low as possible to achieve a substantial noise reduction. Noise barriers on both aerial structures and at-grade structures would consist of solid, semitransparent, or transparent materials, as defined in Aesthetic Options for Non-Station Structures (Authority 2014). Figure 3.4-32 shows an example of a noise barrier that meets the Authority's typical requirements. Volume 2, Appendix 3.4-B, Noise and Mitigation Guidelines, provides additional details.

## Section 3.4 Noise and Vibration

April 2020 California High-Speed Rail Authority Page | 3.4-82 San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS

MAY 2019

### Figure 3.4-32 Example of a Typical Noise Barrier

• Install Building Sound Insulation—If noise barriers are not proposed for receptors with severe impacts, or if proposed noise barriers do not reduce exterior sound levels to below a severe impact level, the Authority would consider providing sound insulation as a potential additional mitigation measure on a case-by-case basis. Sound insulation of residences and institutional buildings to improve outdoor-to-indoor noise reduction is a mitigation measure that can be

considered when the use of noise barriers is not feasible in providing a reasonable level (5 to 7 dBA) of noise reduction. Although this approach has no effect on noise in exterior areas, it may be the best choice for sites where noise barriers are not feasible or desirable and for buildings where indoor sensitivity is of most concern. Substantial improvements in building sound

**"Draft EIR/EIS Comment."**  
**San Jose Word of Faith Christian Center**

insulation (on the order of 5 to 10 dBA) can often be achieved by adding an extra layer of glazing to windows, by sealing holes in exterior surfaces that act as sound leaks, and by providing forced ventilation and air conditioning so that windows do not need to be opened. • Noise Easements—If a substantial noise reduction cannot be completed through installation of noise barriers or installing sound insulation, the Authority would consider acquiring a noise easement on properties with a severe impact on a case-by-case basis. An agreement between the Authority and the property owner can be established wherein the property owner releases the right to petition the Authority regarding the noise level and subsequent disruptions. This would take the form of an easement that would encompass the property boundaries to the right-of-way of the rail line. The Authority would consider this mitigation measure only in isolated cases where other mitigation is ineffective or infeasible. Noise barriers could have secondary impacts on visual aesthetics and require tree or vegetation removal. Depending on their design, height, and location, noise barriers can become visually intrusive, blocking views or creating places for unwanted graffiti. Within the Caltrain Corridor portions of Alternative 4, noise barriers would be installed within the fenced areas of the existing Caltrain right-of-way, which is often shielded from view by fencing or landscaping (described in Section 3.16, Aesthetics and Visual Quality). Per Mitigation Measure AVQ-MM#7 (see description in Section 3.16, Aesthetics and Visual Quality), as part of the final design and construction management plan, the Authority would work with local jurisdictions to develop the appropriate noise barrier style and treatments for visually sensitive areas, to reduce the visual effect of barriers on adjacent land uses. For example, noise barriers could be solid or transparent, made of various colors, materials, and surface treatments, screened with vegetation, or treated

## Section 3.4 Noise and Vibration

California High-Speed Rail Authority April 2020 San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS Page | 3.4-83

with surface coatings to facilitate cleaning and removal of graffiti. Providing sound insulation would involve modest building retrofit activity similar to routine residential or commercial window modifications or insulation replacement and would not result in significant secondary effects.

Respectfully submitted by:

**San Jose Word of Faith Christian Center**  
**Dr. Willie G. Nutt, Pastor and the Governing Body-The Nehemiah Board**

cc: email to [san\\_jose\\_merced@hsr.ca.gov](mailto:san_jose_merced@hsr.ca.gov)  
bcc: Cathy Paskin; Abby Fullem; Kai Walcott; Dave Shpak, Cici Vu, Cooper Tamayo  
Dr. Willie G. Nutt, Pastor and the Governing Body-The Nehemiah Board



## Submission 1422 (Elder G-Lady G B-W, Word of Faith Christian Center, June 22, 2020) - Continued

**"Draft EIR/EIS Comment."  
San Jose Word of Faith Christian Center**

**Email response received on May 8, 2020, from the HSR Team:**

Cici Vu [cvu@kearnswest.com](mailto:cvu@kearnswest.com) Fri 5/8/2020 9:24 PM

Cooper Tamayo

Cc: Cathy Paskin; Abby Fullem; Kai Walcott; Shpak, Dave@HSR

Hello Glenna,

Our environmental team crafted the answer below to your multi-part inquiry for information in the Draft EIR/EIS. This does NOT constitute an official response to your comment. We encourage you to submit your related comment(s) during the public comment period (before June 8) for the Draft EIR/EIS so that you may receive an official response.

1. The noise and vibration analysis for the EIR/EIS includes the specific Word of Faith Church location at 873 Delmas Avenue in San Jose
2. The noise and vibration analysis is presented in EIR/EIS Volume I, Section 3.4.
  - a. Technical supporting data is in Volume 2, Appendix 3.4, which also includes the Noise and Vibration Technical Report.
  - b. The analysis followed the established methodologies in the Federal Transit Administration (FTA) and Federal Railroad Administration (FRA) guidance.
3. There would be no significant impacts of Alternatives 1, 2, or 3 at this location because the alignment for these alternatives is along I-280 and SR 87 and not the Caltrain Corridor.
4. The impact analysis below applies to Alternative 4 only.
5. Construction noise and vibration
  - a. There would be construction noise and vibration adjacent to the church. These impacts are identified as significant in the EIR/EIS. Impact Avoidance and Minimization Feature (IAMF) #1 and Mitigation Measures NV-MM#1 and NV-MM#2 would include implementing construction measures as necessary including potential temporary noise barriers, avoiding nighttime construction near residential areas, using low-noise emissions equipment and vibration reduction measures whenever high-vibration producing activity would occur within 50 feet of any building. These measures would reduce noise impacts to a less than significant level except during night-time work and pile driving and would reduce vibration impacts to a less than significant impact.
2. Operations
  - a. Operational noise and vibration are related to an increase in trains operating within the Caltrain corridor. At the study location, there would be an increase of up to approximately 176 HSR trains per day by 2040.
  - b. Operational Noise
    - i. The analysis concluded that the project would not increase noise levels by an amount that exceeds the FTA moderate impact or severe impact criteria. This is why there is no notation of a moderate or significant impact in Figure 3.4-19 on page 3.4-55 for this location.
    - c. Operational Vibration
      - i. No significant operational vibration effects relative to building damage are expected.
      - ii. The project would more than double the number of vibration events resulting in annoyance due to the project and the analysis concluded that there would be a significant impact. This is why a vibration impact is shown for the church location in Figure 3.4-29 on page 3.4-75. The EIR/EIS identifies mitigation measure NV-MM#8, which includes a range of design-level vibration mitigation procedures such as special trackwork and supports and other measures that will reduce the level of annoyance due to vibration, possibly to a less than significant level. Because the final design has not been completed yet, this impact related to annoyance is disclosed conservatively as significant and unavoidable at this time.

Best,  
Cici and team

Cici Vu  
High-Speed Rail Outreach Team  
(415) 697-0574

## Response to Submission 1422 (Elder G-Lady G B-W, Word of Faith Christian Center, June 22, 2020)

### **1422-346**

The results of the noise analysis indicate that no noise impact is predicted at this location under any of the project alternatives. Under Alternative 4, HSR trains would pass by the building, but the project would also cause some existing trains including ACE, Starlight, and freight operations to shift farther away, reducing noise.

### **1422-347**

The project would not cause structural damage from train operations. Please refer to Impact NV#10 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS.

### **1422-348**

Table 3.4-9 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS includes the vibration impact criteria for human annoyance for the project and descriptions of various land use categories. This table indicates different types of buildings and the different impact criteria based on building sensitivity. The Word of Faith building is considered a Category 3 building.

### **1422-349**

The results of the noise analysis indicate that no noise impact is predicted at this location under any of the project alternatives. In addition, a detailed vibration analysis has been conducted for the Word of Faith building. The results indicate that a vibration impact is predicted due to vibration levels exceeding the criterion for human annoyance. However, the vibration levels would not exceed the thresholds for potential structural damage. Please refer to Impact NV#10 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS. NV-MM#8 would be implemented to address impacts.

### **1422-350**

The results of the noise analysis indicate that no noise impact is predicted at this location under any of the project alternatives. In addition, a detailed vibration analysis has been conducted for the Word of Faith building. The results indicate that a vibration impact is predicted due to vibration levels exceeding the criterion for human annoyance. However, the vibration levels would not exceed the thresholds for potential structural damage. Please refer to Impact NV#10 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS. NV-MM#8 would be implemented to address impacts.

### **1422-351**

As discussed in NV-MM#2 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS, once a construction scenario has been established by the contractor, pre-construction surveys would be conducted at locations that are within 50 feet of planned pile driving to document the existing conditions of buildings in case damage is reported during or after construction. The contractor would arrange for the repair of damaged buildings or would pay compensation to the property owner.

### **1422-352**

The comment is noted. No noise impact would occur at the Word of Faith Christian Center. Please refer to Impact NV#10 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS.

The results indicate that a vibration impact is predicted, due to vibration levels exceeding the criterion for human annoyance. However, the vibration levels would not exceed the thresholds for potential structural damage. Please refer to Impact NV#10 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS. NV-MM#8 would be implemented to address impacts.

### **1422-353**

The comment noted the commenter's parking may be affected. Please refer to Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record. These composite plans provide the ability to identify at a large scale the specific improvements through scrolling through the plan sheets.

## 26 BUSINESS AND ORGANIZATION COMMENTS (Part 2)

## Submission 2125 (Jessica S. Johnson, Baker Manock &amp; Jensen, PC, June 7, 2021)

**San Jose - Merced - RECORD #2125 DETAIL**

Status : Unread  
Record Date : 6/8/2021  
Submission Date : 6/7/2021  
Interest As : Business and/or Organization  
First Name : Jessica  
Last Name : S. Johnson  
Attachments : CHSRA\_letter\_re\_San\_Jose\_to\_Merced\_Project\_Section\_RevisedSupplemental....PDF (4 mb)

**Stakeholder Comments/Issues :**

Good Evening,

Please find attached a comment letter on behalf of Eugene J. and Carolyn D. Vierra regarding the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS for the San Jose to Merced Project Section. A hard copy of this letter is also being delivered via overnight mail. We thank you for the opportunity to comment on the R/S Draft EIR/EIS.

Regards,

Jessica

Jessica S. Johnson

Attorney <<http://bakermanock.com/>> [<http://bakermanock.com/logo.png>] <<http://bakermanock.com/>>

BAKER MANOCK & JENSEN, PC  
5260 North Palm, Suite 421  
Fresno, CA 93704  
Tel: (559) 432-5400  
Cell: (559) 930-7039  
Fax: (559) 432-5620  
[bakermanock.com](mailto:bakermanock.com)<<http://bakermanock.com/>>

This e-mail may contain confidential, privileged information, protected by the attorney-client privilege and work product doctrine, intended only for the use of the addressee. Do not read, copy or disseminate this e-mail unless you are the addressee. If you have received this e-mail in error, please call us (collect) immediately at (559) 432-5400 and ask to speak to the message sender. Please e-mail the message back to the sender by using the reply feature of your e-mail system. After replying to the sender, please immediately delete this e-mail from your Inbox and empty your Trash folder. Thank you.

Baker Manock  
& Jensen PC  
ATTORNEYS AT LAW

June 7, 2021

**VIA ELECTRONIC MAIL AND OVERNIGHT MAIL**

California High Speed Rail Authority  
Attn: San Jose to Merced Project Section:  
Revised/Supplemental Draft EIR/EIS  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, California 95113  
E-Mail: [san\\_jose\\_merced@hsr.ca.gov](mailto:san_jose_merced@hsr.ca.gov)

Re: **San Jose to Merced Project Section  
Revised/Supplemental Draft EIR/EIS Comment Letter**

To Whom it May Concern:

Please accept the following comments on behalf of our clients Eugene J. and Carolyn D. Vierra in response to the California High-Speed Rail Project ("HSR Project"), San Jose to Merced Project Section, Revised/Supplemental Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement ("R/S Draft EIR/EIS") made available for public comment on April 23, 2021. We previously provided comments on the original San Jose to Merced Project Section, Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement ("Draft EIR/EIS") on behalf of Mr. and Mrs. Vierra by letter dated June 23, 2020. As requested, we have limited the scope of this comment letter to the portions of the previously published Draft EIR/EIS that have been revised/supplemented, but reiterate that the issues outlined in our June 23, 2020, letter must still be addressed in order for the California High Speed Rail Authority ("CHSRA") and the Federal Railroad Administration ("FRA") to move forward with the HSR Project.

**I.  
INTRODUCTION**

As a reminder, Mr. and Mrs. Vierra own Merced County Assessor's Parcel Numbers ("APNs") 070-090-004 and 070-010-014, which are approximately 89 and 63 acres respectively (the "Vierra Ranch"). The Vierra Ranch is highlighted in yellow and green on the attached Google Earth map and is located in the San Joaquin Valley Subsection (Carlucci Road to I-5) of the proposed HSR Project. APN 070-010-014 was purchased by Mr. Vierra's grandfather prior

Lauren D. Layne  
Attorney at Law  
[llayne@bakermanock.com](mailto:llayne@bakermanock.com)

Fig Garden Financial Center  
5260 North Palm Avenue  
Fourth Floor  
Fresno, California 93704  
Tel: 559.432.5400  
Fax: 559.432.5620  
[www.bakermanock.com](http://www.bakermanock.com)

## Submission 2125 (Jessica S. Johnson, Baker Manock &amp; Jensen, PC, June 7, 2021) - Continued

San Jose to Merced Project Section  
Revised/Supplemental Draft EIR/EIS  
June 7, 2021  
Page 2

to 1909 and has been in the family ever since. APN 070-090-004 was purchased by Mr. Vierra's father in 1948 and has also stayed with the family. Mr. Vierra and his four siblings were all born on the Vierra Ranch and grew up working on the ranch and the co-located dairy.

2125-6273

The Vierra Ranch is currently home to multiple low-income tenants who farm the land. The vintage dairy barn and historic milk house remain, as well as a drainage ditch running along the northern portion of the properties. There are three residences on the Vierra Ranch, all rented to very low-income families. The residences have been rented to the same families for approximately 45 years, 25 years, and 5 years, respectively. Mr. and Mrs. Vierra understand their tenants' economic hardships and charge only minimal rent. They are extremely concerned that the HSR Project will require the removal of their tenants' homes and the displacement of their occupants, who may not be able to afford rent anywhere else – especially as prices for purchasing or renting homes are skyrocketing. The two tenant farmers that lease portions of the Vierra Ranch farm the ground on the Vierra Ranch with feed crops to supply their nearby dairy ranches and rely on the drainage ditch on the property for adequate drainage. Furthermore, the Vierra Ranch is entitled to and is delivered Central California Irrigation District ("CCID") surface water, which is extremely valuable.

2125-6274

As identified in the attached map from Appendix 3.1-A of the Draft EIR/EIS, the San Joaquin Valley Subsection of the HSR Project will go directly through the Vierra Ranch and destroy all three residences thereon, displacing three very low-income families. It will also make the drainage ditch inoperable; cut off access to CCID water; and interfere with CCID's access easement to maintain the concrete ditch that delivers water to the Vierra Ranch and other nearby farmers; all of which will make farming the Vierra Ranch impossible. The HSR Project berms will further prevent cattle and sheep grazing, disrupting an over 100-year old practice in the area.

2125-6275

The currently recommended Preferred Alternative for the San Jose to Merced Project Section is Alternative 4. However, as mentioned in our prior letter, all four alternatives are the same for the San Joaquin Valley Subsection. Mr. and Mrs. Vierra find this simply unacceptable, because alternatives were not adequately considered for the San Joaquin Valley Subsection. The enormous cost of building aerial HSR infrastructure was also not discussed. For example, starting at the National Cemetery for approximately five miles are the following major structures where very costly bridging would be required: the Delta-Mendota Canal, Interstate Highway 5 (4 lanes), State Highway 33, two county roads, CCID's irrigation canal, Fahey Road, the concrete irrigation ditch for local farmers, the CCID easement mentioned earlier, a second CCID irrigation canal, an irrigation pond on Silveira's Dairy, railroad tracks, and Ingomar Grade road.

2125-6276

We reiterate that this lack of any possible alternative to the admitted significant and unreasonable impacts to a myriad of environmental factors in the San Joaquin Valley prevents any meaningful discussion of actions that would lessen or mitigate those impacts. Other proposed alternatives should have been considered for the San Joaquin Valley Subsection as part of the Draft EIR/EIS and the R/S Draft EIR/EIS. We suggest including a design north of Fahey

2789076v3 / 20561.0001

San Jose to Merced Project Section  
Revised/Supplemental Draft EIR/EIS  
June 7, 2021  
Page 3

2125-6276

Road that would not displace the very low-income tenants on both the Vierra Ranch and the additional three houses on the adjoining property to the west.

We address our remaining comments specifically to the R/S Draft EIR/EIS below.

2125-6277

## II. ISSUES

### A. The R/S Draft EIR/EIS Continues to Ignore Impacts to Honey Bees in the San Joaquin Valley Subsection.

In our June 23, 2020 comment letter, we noted that there was no mention in the Draft EIR/EIS of the impacts the HSR Project will have on the honey bee population that is used to pollinate the agricultural lands throughout the San Joaquin Valley. That analytical deficiency remains in the R/S Draft EIR/EIS.

#### 1. **Losing Agricultural Land Could Present a Substantial Economic Impact to the Commercial Honey Bee Industry Nationwide.**

Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, was revised in the R/S Draft EIR/EIS to address the addition of two "special-status" species: the monarch butterfly, recently added as a candidate under the federal Endangered Species Act and the Southern California/Central Coast population of mountain lion, recently added as a candidate species under the California Endangered Species Act. However, there continues to be no mention of the direct, indirect, and cumulative impacts that the HSR Project will have on managed honey bees and the nationwide industry that depends on providing honey bees to pollinate the trees in the agricultural lands located along the San Joaquin Valley Subsection and throughout the San Joaquin Valley.

2125-6278

Even though the California Environmental Quality Act ("CEQA") focuses on physical changes to the environment, the Guidelines for the Implementation of CEQA ("CEQA Guidelines") Section 15131, subdivision (b), states that "[e]conomic or social effects of a project may be used to determine the significance of physical changes caused by the project." Also, an EIR/EIS is required to discuss cumulative impacts when a project's incremental effects cumulatively impose a substantial impact on the environment.<sup>1</sup> Accordingly, we believe that the loss of valuable agricultural land as a result of segmentation and disruption from the construction and operation of the HSR Project in the whole San Joaquin Valley will affect the honey bee supply chain and itself demonstrate a significant and unreasonable cumulative impact.

2125-6279

The commercial honey bee industry represents a vital partnership with agriculture in the San Joaquin Valley that has repercussions throughout the world. Pollinator-dependent crops,

<sup>1</sup> Cal. Code Regs., tit. 14, § 15130, subd. (a).

2789076v3 / 20561.0001



# Submission 2125 (Jessica S. Johnson, Baker Manock & Jensen, PC, June 7, 2021) - Continued

San Jose to Merced Project Section  
Revised/Supplemental Draft EIR/EIS  
June 7, 2021  
Page 4

San Jose to Merced Project Section  
Revised/Supplemental Draft EIR/EIS  
June 7, 2021  
Page 5

2125-6279

including nuts, stone fruit, melons, and tomatoes, have been estimated to be worth \$11.7 billion in California alone.<sup>2</sup> Almond trees in particular depend entirely on honey bee pollination for crop production during bloom season. The almond industry in the San Joaquin Valley requires approximately 1.8 million colonies of honey bees in order to adequately pollinate nearly one million acres of almond-bearing orchards. Commercial beekeepers travel from across the United States to provide honey bee colonies to growers in the San Joaquin Valley.<sup>3</sup> Closer to home, approximately 1/2 mile from the Vierra Ranch on Fahey Road, is a newly planted almond orchard. Also on Fahey Road to the east is another almond orchard, and on Highway 59 Route to Merced, there are many acres recently planted as almond orchards. These farms all depend on pollinators to produce their crops.

2125-6280

The United States Department of Agriculture has recognized the economic importance of both native and cultivated pollinators such as honey bees, and has implemented through its Natural Resources Conservation Service a wide array of conservation programs prioritized to protect them since before 2008, and most recently as authorized in the 2018 Farm Bill.<sup>4</sup> Similarly, the United States Fish & Wildlife Service identifies habitat loss, degradation, and fragmentation as some of the main threats facing pollinators.<sup>5</sup>

With vast swaths of agricultural land in the San Joaquin Valley (including the Vierra Ranch) going out of production as a result of the construction and operation of the HSR Project, the commercial honey bee industry – already severely impacted by Colony Collapse Disorder resulting from a variety of factors, including invasive pests, disease, and loss of habitat, and pesticides – would suffer another devastating blow. Though we appreciate the addition of pollinator conservation measures in the annual vegetation control program proposed in BIO-MM#70 on page 3.7-22 of the R/S Draft EIR/EIS, the indirect and cumulative impacts of the loss of pollinator-dependent land continue to be ignored and unanalyzed in the R/S Draft EIR/EIS.

<sup>2</sup> Cal. Dept. of Fish & Wildlife, *Science: Pollinators* <<https://wildlife.ca.gov/Science-Institute/Pollinators>> (as of June 6, 2021).

<sup>3</sup> American Beekeeping Federation, *Pollination Facts: Honey Bees Are Pollinators* <<https://www.abfnet.org/page/PollinationFacts#:~:text=As%20honey%20bees%20gather%20polle,for%20pollination%20at%20bloom%20time>> (as of June 6, 2021).

<sup>4</sup> See, e.g., U.S. Dept. of Agriculture, *Using 2014 Farm Bill Programs for Pollinator Conservation*, p. 1 (May 2015) <<https://directives.sc.egov.usda.gov/OpenNonWebContent.aspx?content=37370.wba>>; Agriculture Improvement Act of 2018 (“2018 Farm Bill”) Pub.L. No. 115-334 (Dec. 20, 2018).

<sup>5</sup> U.S. Fish & Wildlife Service, *Pollinators: Threats to Pollinators* (last updated June 15, 2020) <<https://www.fws.gov/pollinators/PollinatorPages/Threats.html>>.

2789076v3 / 20561.0001

2125-6281

## 2. Noise and Vibration Impacts to Invertebrates Such as Honey Bees Are Downplayed or Ignored in the R/S Draft EIR/EIS.

The R/S Draft EIR/EIS also provided a supplemental analysis of noise and vibration impacts during HSR Project construction and operations.<sup>6</sup> However, the R/S Draft EIR/EIS continues to exclude direct and indirect impacts to invertebrates in its analysis. Impact BIO#44 – Intermittent Noise Disturbance of Wildlife Using Corridors during Operations on pages 3.7-16-17 bases its analysis only on “noise impacts on mammals and on birds.” Similarly, Impact BIO#45 – Intermittent Vibration Disturbance of Wildlife Using Corridors during Operations on pages 3.7-17–18 bases its analysis only on *reptiles, amphibians, and burrowing mammals*; even going so far as to declare that “no evidence suggests invertebrate sensitivity to noise.”<sup>7</sup> In the revised Section 3.7, the R/S Draft EIR/EIS states that the vibration impacts would be less than significant because, in part, “disturbances would be brief and more frequent during daylight hours when most sensitive species are inactive.”<sup>8</sup>

2125-6282

It is well known that honey bees use vibration to communicate and are affected by airborne and terrestrial soundwaves; in fact, studies have shown that honey bees will stop in their tracks when exposed to certain decibel ranges.<sup>9</sup> Yet, the R/S Draft EIR/EIS does not address these impacts to honey bees, nor even to the “special-status” Crotch bumble bee addressed in the Draft EIR/EIS, which nests underground and similarly uses vibration to forage for pollen.<sup>10</sup> Moreover, while the R/S Draft EIR/EIS states that the vertebrate species that may be potentially impacted would be less impacted because they are nocturnal and trains will be passing more infrequently at nighttime, honey bees are diurnal and could be very much affected by the projected 148 mph high-speed trains passing during daylight hours by 2040.<sup>11</sup> The R/S Draft EIR/EIS continues to erroneously find vibration impacts as less than significant, when they have not in fact been analyzed for pollinators.

2125-6283

As far as noise impacts, the HSR Project’s only proposed mitigation measure is a revised BIO-MM#80, which uses existing proposed visual barriers to prevent impacts to birds to serve a

<sup>6</sup> R/S Draft EIR/EIS, Appendix 3.7-E – Supplemental Noise Analysis on Terrestrial Species.

<sup>7</sup> R/S Draft EIR/EIS, Appendix 3.7-E, p. 3.7-E-1.

<sup>8</sup> *Id.* at Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, p. 3.7-39.

<sup>9</sup> H. Franklin Little, *Reactions of the Honey Bee, Apis mellifera L., to Artificial Sounds and Vibrations of Known Frequencies* (Jan. 1, 1962) *Annals of the Entomological Society of America*, vol. 55, iss. 1, pp. 82–89.

<sup>10</sup> Cal. Dept. of Fish and Wildlife, *Report to the Fish and Game Commission: Evaluation of the Petition from the Xerces Society, Defenders of Wildlife, and the Center for Food Safety to List Four Species of Bumble Bees as Endangered under the California Endangered Species Act* (Apr. 4, 2019) <<https://nrm.dfg.ca.gov/FileHandler.ashx?DocumentID=166804&inline>>.

<sup>11</sup> Draft EIR/EIS, Alternatives, Table 2-14, pp. 2-131–132; see also, Xerces Society, *Petition for Listing 4 Species of Bumble bee to the Cal. Fish and Game Commission* p. 23-24 (Dec. 16, 2018) <<https://nrm.dfg.ca.gov/FileHandler.ashx?DocumentID=161902&inline>>.

2789076v3 / 20561.0001

## Submission 2125 (Jessica S. Johnson, Baker Manock &amp; Jensen, PC, June 7, 2021) - Continued

San Jose to Merced Project Section  
Revised/Supplemental Draft EIR/EIS  
June 7, 2021  
Page 6

2125-6283

dual purpose as noise/visual barriers on some sections of the alignment. Only two noise/visual barriers are proposed in the San Joaquin Valley Subsection, despite the alignment in all four alternatives running along the south side of Henry Miller Road, which runs through primarily rural and agricultural land that relies heavily on both managed and native pollinators for crops and native habitat. While we anticipate a large amount of the agricultural land along the San Joaquin Valley alignment will go out of production (which is a substantial environmental impact in and of itself), the parcels that remain close to HSR Project arials and embankments (within 90 to 150 feet or closer) would face noise impacts at 93 dBA (A-weighted decibels), very close to the range that affects honey bees.<sup>12</sup> Moreover, since Henry Miller Road is much less trafficked than SR-101 or even SR-152, there would be no purported incidental mitigation from “masking” (i.e., the “reduced perception of one sound due to the introduction of another sound”<sup>13</sup>). We believe that only two noise/visual barriers along the entire San Joaquin Valley Subsection is a woefully inadequate mitigation measure to prevent impacts to pollinators.

2125-6284

### 3. Nighttime Lighting Impacts to Honey Bees Could Cause Disorientation and Result In Train Strike.

Finally, in response to commenters’ disagreement with the CHSRA’s conclusion in the Draft EIR/EIS that lighting would have a less-than-significant impact on wildlife, the CHSRA conducted a Supplemental Artificial Light Analysis on Terrestrial Wildlife Species.<sup>14</sup> While the R/S Draft EIR/EIS now concludes that Artificial Light at Night (“ALAN”) from construction and HSR Project operations is a significant impact under all four alternatives, it again excludes any analysis of impacts to honey bees and to invertebrates in general.

ALAN is defined in the R/S Draft EIS/EIR as “all exterior artificial light sources used during construction and operations to light the site, as well as vehicle-mounted lighting” and also states that it “alters natural light regimes spatially, temporally, and spectrally.”<sup>15</sup> Impact BIO#47 discusses only terrestrial and aerial mammalian and avian impacts.<sup>16</sup> Similarly, the new Appendix 3.7-F only analyzes terrestrial species, though it does note that BIO-IAMF#12 proposes using “facility lighting that does not attract birds or their prey to project sites.”<sup>17</sup> This is not enough.

2125-6285

CEQA Guidelines Section 15382 defines the term “significant effect on the environment” as “a substantial, or potentially substantial, adverse change in any of the physical conditions within the area affected by the project including land, air, water, minerals, flora, *fauna*, ambient

<sup>12</sup> See R/S Draft EIR/EIS Table I of App. 3.7-E, p. 3.7-E-2.

<sup>13</sup> *Id.* at p. 3.7-E-3.

<sup>14</sup> See *id.* at App. 3.7-F, Supplemental Artificial Light Analysis on Terrestrial Wildlife Species.

<sup>15</sup> *Id.* at p. 3.7-F-1–F-2.

<sup>16</sup> *Id.* at p. 3.7-19–20.

<sup>17</sup> *Id.* at App. 3.7-F., p. 3.7-F-1.

2789076v3 / 20561.0001

San Jose to Merced Project Section  
Revised/Supplemental Draft EIR/EIS  
June 7, 2021  
Page 7

2125-6285

noise, and objects of historic and aesthetic significance.” ALAN, of course, also substantially affects insects – a type of fauna. While honey bees are diurnal, sources of light can draw them away from the hive at night, similar to moths, leading to disorientation and death. Accordingly, nighttime construction lights, train headlights, and lights at maintenance-of-way facilities, traction power stations, and crossings, would all constitute ALAN potentially affecting honey bees. This should be analyzed pursuant to CEQA.

2125-6286

The San Joaquin Valley has very low ALAN to begin with, as the R/S Draft EIR/EIS recognizes.<sup>18</sup> Bright lights throughout the night will have a substantial impact on insects there that are unused to such light, resulting in train strike and loss of the already delicate managed honey bee industry. We do not believe that BIO-MM#89<sup>19</sup>, which proposes, *when feasible*, reducing the use of blue lights, constructing limited visual barriers, and implementing remote monitoring lighting, for instance, to minimize the impacts of operational lighting on wildlife species, sufficiently holds the CHSRA accountable for mitigating these effects down to less-than-significant. Formulation of mitigation measures cannot be deferred until a later time, and CHSRA should identify the responsible party for implementing the proposed measures and ensure they will be enforced pursuant to CEQA Guidelines Section 15126.4.

2125-6287

### III. CONCLUSION

First, we reiterate that the Draft EIR/EIS does not adequately analyze alternatives for the San Joaquin Valley Subsection of the Merced to San Jose Section of the HSR Project. This is an abuse of discretion.<sup>20</sup> As such, the CHSRA must simply choose the No Action Alternative as the Preferred Alternative. However, this is not what is currently being recommended by your staff. If something other than the No Project Alternative is to be selected, then there needs to be additional alternatives analyzed for the San Joaquin Valley Subsection.

2125-6288

Additionally, the one proposed alternative for the San Joaquin Valley Subsection will cause significant environmental and cumulative impacts to managed honey bees and economic effects to the honey bee industry at large that are not adequately analyzed or mitigated. The Draft EIR/EIS and R/S Draft EIS/EIR should be revised again to adequately evaluate these concerns and environmental impacts.

2125-6289

Therefore, we continue to insist that the CHSRA and FRA select the No Action Alternative for the San Joaquin Valley Subsection or proceed with additional environmental

<sup>18</sup> See R/S Draft EIR/EIS Fig. 1 at p. 3.7-F-3.

<sup>19</sup> *Id.* at p. 3.7-29.

<sup>20</sup> See *Laurel Heights Improvement Assn. v. Regents of University of California* (1988) 47 Cal.3d. 376, 4404–4406; *Kings County Farm Bureau v. City of Hanford* (1990) Cal.App.3d. 692, 731.

2789076v3 / 20561.0001



# Submission 2125 (Jessica S. Johnson, Baker Manock & Jensen, PC, June 7, 2021) - Continued

San Jose to Merced Project Section  
Revised/Supplemental Draft EIR/EIS  
June 7, 2021  
Page 8

2125-6289

reviews to adequately analyze alternatives for the San Joaquin Valley Subsection. We remain adamantly opposed to the currently – and only – proposed San Joaquin Valley Subsection route.

Thank you for your consideration.

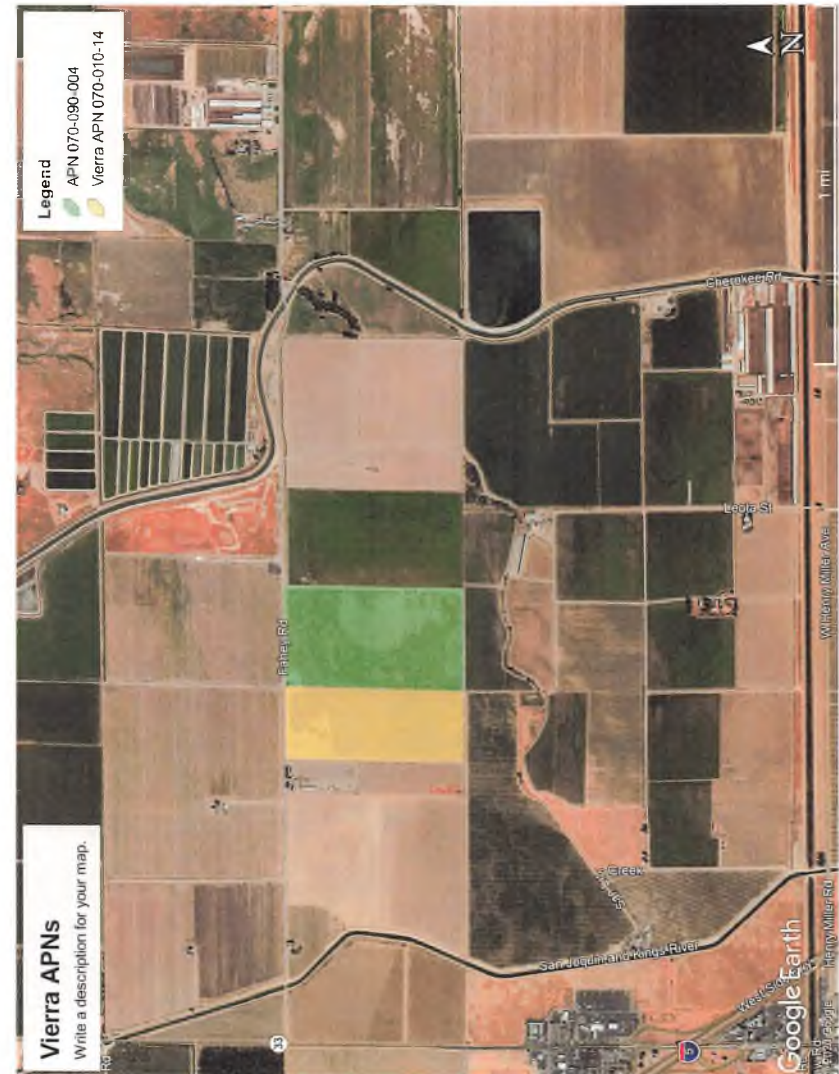
Very truly yours,

  
Lauren D. Layne  
BAKER MANOCK & JENSEN, PC

LDL:JSJ  
Attachment

cc: Mr. and Mrs. Eugene Vierra  
Mr. Lloyd Vierra

2789076v3 / 20561.0001



## Response to Submission 2125 (Jessica S. Johnson, Baker Manock & Jensen, PC, June 7, 2021)

### 2125-6273

Please refer to response to submission SJM-1839, comment 3228 on the Draft EIR/EIS. The Authority appreciates these comments on the Draft EIR/EIS. With respect to the commenter's concern about displacement of residential tenants, all four project alternatives would require the acquisition and displacement of one of the three residences located on APNs 070-090-004 and 070-010-014 to construct the HSR guideway, which is evaluated in the Draft EIR/EIS. The gap analysis performed for the Draft Relocation Impact Report (Authority 2019b, as cited in Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS) indicated that there would likely be sufficient available residential and nonresidential properties in the RSA to accommodate displaced residents. Displaced residents would be supported in their efforts to find replacement housing in accordance with the Uniform Relocation Act, which provides benefits to displaced individuals to assist them financially and with advisory services related to relocating their residence. Qualified tenants would be eligible for replacement housing payments in the form of rent differential or a down payment option. The Authority would develop a relocation mitigation plan (SOCIO-IAMF#3) for all displaced properties in consultation with affected cities and counties. Drainage infrastructure and access to water and wastewater facilities would be maintained or relocated per AG-MM#4 in Section 3.14, Agricultural Farmland, of the Draft EIR/EIS. PUE-IAMF#2 in Section 3.6, Public Utilities and Energy, of the Draft EIR/EIS also provides that, where relocating an irrigation facility is necessary, the contractor would verify the new facility is operational prior to disconnecting the original facility, where feasible. Access to Central California Irrigation District water would be maintained.

### 2125-6274

Refer to Standard Response SJM-Response-AG-1: Temporary and Permanent Disruption of Agricultural Infrastructure Serving Important Farmland as a Result of Project Construction, SJM-Response-AG-2: Farmland Impacts—Remnant Parcels.

The commenter noted that the San Joaquin Valley Subsection of the proposed HSR San Jose to Merced Project Section would pass directly through the Vierra Ranch, resulting in displacement of three low-income families and affecting the irrigation and drainage system, including access to CCID water. In addition, construction of the berm would prevent cattle and sheep grazing.

Please refer to Standard Response SJM-Response-AG-1: Temporary and Permanent Disruption of Agricultural Infrastructure Serving Important Farmland as a Result of Project Construction for a discussion of permanent disruption of agricultural infrastructure, including irrigation and drainage, and project IAMFs to address permanent disruption.

Please refer to Standard Response SJM-Response-AG-2: Farmland Impacts—Remnant Parcels for a discussion of impacts on Important Farmland as a result of parcel severance, including parcels that are severed from a larger parcel because the HSR right-of-way would divide the parcel. For any parcels that are considered not viable for continued agricultural use, Mitigation Measure AG-MM#1 requires that the Authority (in partnership with the California Department of Conservation) acquire conservation easements to protect an equivalent amount of Important Farmland from future conversion.

Please refer to response to submission SJM-2125, comment 6273 regarding the displacement of residences on the Vierra Ranch.

## Response to Submission 2125 (Jessica S. Johnson, Baker Manock & Jensen, PC, June 7, 2021) - Continued

### 2125-6275

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations.

A reasonable range of feasible alternatives was analyzed in the Draft EIR/EIS, including options for the San Joaquin Valley Subsection portion of the alignment. Factors taken into consideration included aquatic resources, wildlife, and state park resources. As identified in Table 2-3 in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS, different alignment options were withdrawn. Additional detail on the alternatives screening process can be found in Appendix 2-I, Alternatives Considered During Alternatives Screening Process (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS). The different alignment options were dismissed as they would have additional aquatic resources and Section 4(f) impacts to the north and additional impacts on aquatic resources, cost, and logistical issues because of the longer alignment to the south. Further, while the cost of bridging or constructing aerial infrastructure is more expensive than at grade, cut-and-cover tunnel options can be approximately 2 times and bored tunnel options can be approximately 2.5 times more costly than a viaduct option.

### 2125-6276

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations.

The comment states that other alternatives in the San Joaquin Valley Subsection should have been evaluated, specifically going north of Fahey Road. The alignments that were considered in the San Joaquin Valley identified the Grasslands Ecological Area as a key resource to be avoided. The screening of alternatives looked at going completely around the GEA to the north and completely around the GEA to the south. These were both rejected from further analysis, and a middle route that threaded through the narrow neck of the GEA was selected. This route was advanced for evaluation in this EIR/EIS. Going around the GEA to the north (GEA North/Merced) would have additional aquatic resource and Section 4(f) impacts. Going around the GEA to the south (South of the GEA) would have aquatic resource, cost, and logistical issues because of the longer alignment.

### 2125-6277

Commenter makes no specific comment regarding the treatment of managed honeybees in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS. However, see the responses to submission SJM-2125, comments 6278, 6282, 6283, 6284, 6286, and 6288 for specific responses to specific comments regarding potential project impacts on honeybees. As there detailed, the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS determination of less-than-significant impacts on invertebrate wildlife is confirmed. Also, please note that Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Final EIR/EIS analyzes project impacts on wildlife, plants, and related native organisms; honeybees as discussed by the commenter are a domestic animal and thus not subject to the regulatory protections described in Section 3.7.

### 2125-6278

The commenter does not offer factual analysis or substantive evidence showing that loss of "valuable agricultural land" would result in impacts on honeybees. See response to submission SJM-2125, comment 6280. As stated in Section 3.14, Agricultural Farmland, of the Draft EIR/EIS, project construction would result in the temporary use of 460.9 acres of Important Farmland. This would be the least impact among the alternatives. IAMFs to require the Authority to provide advance written notice to agricultural property owners or leaseholders immediately adjacent to the disturbance limits for the project footprint (AG-IAMF#4) and to require the Authority to restore affected Important Farmland after construction (AG-IAMF#1) would minimize potential temporary impacts on Important Farmland, and accordingly the alternative would not result in the permanent conversion of Important Farmland to nonagricultural use. Construction of the Preferred Alternative would also result in permanent conversion of 1,032.6 acres of Important Farmland. This would be the least impact among the alternatives. Section 3.19, Cumulative Impacts, of the Draft EIR/EIS indicates that even with implementation of Mitigation Measures AG-MM#1 and AG-MM#2, the project alternatives would contribute to the cumulative impact on permanent conversion of Important Farmland to nonagricultural use. Impacts SOCIO#12 and SOCIO#13 discuss impacts on the agricultural economy. However, in accordance with Section 15064(e) of the CEQA Guidelines, "economic and social changes resulting from a project shall not be treated as significant effects on the environment." Therefore, no CEQA conclusions are made related to impacts on the agricultural economy, and CEQA does not require mitigation.



## Response to Submission 2125 (Jessica S. Johnson, Baker Manock & Jensen, PC, June 7, 2021) - Continued

### 2125-6279

The comment is noted and does not indicate any specific concern regarding any of the conclusions in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS

### 2125-6280

The commenter alleged that the HSR project would cause loss of native and cultivated pollinator habitat and that the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS should identify indirect and cumulative impacts on pollinators. The comment does not recognize the differences between cultivated pollinators (i.e., honeybees) and wild pollinators. Honeybees are managed, not wild, insects. Honeybees are cultivated to provide pollination services as a byproduct of commercial honey production. Honeybee hives are moved seasonally from place to place by beekeepers to provide pollination services. Honeybees do not have a “habitat” in the sense of wildlife habitat; they have a series of locations where they are located temporarily to pollinate flowering crops. The removal of agricultural land from production does not contribute to Colony Collapse Disorder, nor does it contribute to other problems affecting the honeybees, such as pesticides. While the HSR project would remove land from agricultural production, any effects on honeybees would constitute a change on the demand for domestic pollinator services, which does not affect the use of land for agricultural purposes. Further, native pollinators are adapted to native food sources rather than agricultural crops, so it is unlikely that any change in land in agricultural use would affect native pollinator populations.

### 2125-6281

As the commenter notes, the analysis observes that “no evidence suggests invertebrate sensitivity to noise.” Commenter speculates that such a sensitivity exists but provides no references or evidence in support of this assertion. Refer to responses to submission SJM-2125, comments 6282 and 6283.

### 2125-6282

Commenter cites a study of noise effects on honeybees. Commenter omits to mention that the study found “Sound levels above 108 decibels were necessary to elicit the reaction.” Noise from the proposed project would be far below this level, with exposures as loud as 108 decibels not expected to occur anywhere in the project area; noise levels from passing trains would be well below 108 dBA. There is some evidence that loud noises (how loud was not stated by the researchers) can cause honeybees to remain temporarily within their combs, but the effect is brief (Muszynska and Rybak 2002), and, as noted in the analysis, exposures to train noise would likewise be brief. These sources of evidence do not alter the conclusions of the analysis. Commenter also refers to the use of vibration in honeybee communication. The Draft EIR/EIS found no evidence for a significant impact on wildlife due to vibration from operating trains, due largely to the very brief and intermittent daily exposures. This rationale would equally apply to potential exposure of honeybees.

### 2125-6283

See the response to submission SJM-2125, comment 6282; 93 dBA is not “very close” to the noise level that affects honeybees; it is in fact 15 decibels (dB) less than the 108 dB level that affects bees. A 10 dB difference represents a 10-fold difference in sound energy, and a 15 dB difference is an over 30-fold difference. In humans, a 10 dB decrease is experienced as a halving of sound, and a 15 dB decrease represents a profound reduction. The 93 dBA noise level would only be experienced by organisms immediately adjacent to the project, with lower noise exposures at greater distances. Accordingly, there is no need to mitigate for noise effects on invertebrates, honeybees included, and mitigation measure BIO-MM#80 is not intended to do so.

## Response to Submission 2125 (Jessica S. Johnson, Baker Manock & Jensen, PC, June 7, 2021) - Continued

### 2125-6284

The Authority agrees with the commenter that honeybees could be attracted to ALAN sources. However, review during Revised/Supplemental Draft EIR/EIS analysis revealed no evidence that such incidental attraction would potentially result in substantial adverse effects upon invertebrates. Commenter also presents no evidence indicating that any invertebrate life forms would be substantially affected by ALAN. Moreover, honeybees, as discussed by the commenter, are an imported and managed species and thus not subject to the regulatory protections and thresholds of effect used in assessing potentially significant effects upon wildlife; thus, Impact BIO#47 is not relevant to honeybees.

### 2125-6285

The commenter asserts that the Draft EIR/EIS should analyze the impacts of artificial lighting at night on honeybees. See the response to submission SJM-2125, comment 6284.

### 2125-6286

See response to submission SJM-2125, comment 6284. Commenter asserts that BIO-MM#89 is not sufficient to mitigate effects of ALAN, but (1) there are no significant effects on invertebrates that necessitate mitigation, and (2) commenter provides no evidence supporting the assertion that the mitigation measures would not be effective. Mitigation, with specific requirements (e.g., a single headlight of at least 200,000 candelas is specified), is provided in BIO-MM#89, and thus the standards under the mitigation measure are not deferred to a later date or some unknown standard; they are specified in the measure. With regard to feasibility of the measure, BIO-MM#89 has been revised in the Final EIR/EIS to further clarify that feasibility will be determined through compliance with OSHA and other applicable requirements.

### 2125-6287

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations.

A reasonable range of feasible alternatives was analyzed in the Draft EIR/EIS, including options for the San Joaquin Valley Subsection portion of the alignment. Factors taken into consideration included aquatic resources, wildlife, and state park resources. As identified in Table 2-3 in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS, options to go around the GEA (i.e., GEA North/Merced and South of GEA) were withdrawn. Going around the GEA to the north (GEA North/Merced) would have additional aquatic resource, North Grasslands Wildlife Area, and Section 4(f) impacts (state park crossing). Going around the GEA to the south (South of the GEA) would have aquatic resource, cost, and logistical issues because of the longer alignment. The GEA North/Merced option was withdrawn from further analysis because the potential effects on aquatic resources would be substantially greater than those of the alignment along Henry Miller Road, and it would be the only option to affect the North GEA. This option would result in high visual intrusiveness by adding an HSR river crossing within a state park. Further, this option would add 4 minutes of travel time between San Francisco and Los Angeles, likely making it inconsistent with the travel time objective of Proposition 1A (2 hours 40 minutes between Los Angeles Union Station and San Francisco). Because it is inconsistent with Proposition 1A, this option does not meet the project's purpose and need. The South of the GEA option was withdrawn from further analysis because it would have the greatest effect on aquatic resources of options considered and would have high cost and logistical issues due to its extensive environmental effects and additional miles of alignment.

The comment claims that the alternatives analysis is inadequate. The comment's support for the No Project Alternative is noted.

## Response to Submission 2125 (Jessica S. Johnson, Baker Manock & Jensen, PC, June 7, 2021) - Continued

### 2125-6288

Commenter asserts significant impacts on honeybees but provides no evidence supporting this assertion. Also, see the response to submission SJM-2125, comment 6284 regarding the status of honeybees as an imported and managed animal not subject to the regulatory protections afforded wildlife. Regarding cumulative and economic effects on the honeybee industry, please see submission SJM-2125, comment 6280.

### 2125-6289

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations.

A reasonable range of feasible alternatives was analyzed in the Draft EIR/EIS, including options for the San Joaquin Valley Subsection portion of the alignment. Factors taken into consideration included aquatic resources, wildlife, and state park resources. As identified in Table 2-3 in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS, options to go around the GEA (i.e., GEA North/Merced and South of GEA) were withdrawn. Going around the GEA to the north (GEA North/Merced) would have additional aquatic resource, North Grasslands Wildlife Area, and Section 4(f) impacts (state park crossing). Going around the GEA to the south (South of the GEA) would have aquatic resource, cost, and logistical issues because of the longer alignment. The GEA North/Merced option was withdrawn from further analysis because the potential effects on aquatic resources would be substantially greater than those of the alignment along Henry Miller Road, and it would be the only option to affect the North GEA. This option would result in high visual intrusiveness by adding an HSR river crossing within a state park. Further, this option would add travel time between San Francisco and Los Angeles. This option does not meet the project's purpose and need. The South of the GEA option was withdrawn from further analysis because it would have the greatest effect on aquatic resources of options considered and would have high cost and logistical issues due to its extensive environmental effects and additional miles of alignment.

The comment claims that the alternatives analysis is inadequate. The comment's support for the No Project Alternative is noted.

## Submission 2131 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity, June 9, 2021)

### San Jose - Merced - RECORD #2131 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/9/2021  
**Submission Date :** 6/9/2021  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** Tiffany  
**Last Name :** Yap  
**Attachments :** CBD HSR San Jose-Merced RDEIR comments 06-09-2021.pdf (249 kb)

### Stakeholder Comments/Issues :

Hello,

I tried emailing this to the email provided on the link here<<https://hsr.ca.gov/programs/environmental-planning/project-section-environmental-documents-tier-2/san-jose-to-merced-project-section-draft-environmental-impact-report-environmental-impact-statement/>>, which was jose\_merced@hsr.ca.gov<mailto:jose\_merced@hsr.ca.gov>, but the email bounced back. So I am emailing the address that was used for the Draft EIR/EIS comments that we submitted in June 2020.

On behalf of the Center for Biological Diversity, I am submitting these comments on the Revised Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement for the San Jose to Merced Project Section of the California High-Speed Rail Project proposed by the High Speed Rail Authority.

The references cited are provided at the following link:

[?Folder icon] CBD Comments References - High Speed Rail Merced to San Jose  
 RDEIR<<https://centerforbiologicaldiversity.org/Eite5HQ5CMxEgrHJJ4kNRYBsEFBjbqwdZf2wH2QDw9MVw?e=X9wlOK>>

Please confirm that you've received the comment letter and are able to access the documents at the provided link.

Thanks for your time and consideration,

Tiffany

Tiffany Yap, DEnv/PhD (she, her)  
 Senior Scientist, Wildlife Connectivity Advocate  
 Urban Wildlands Program  
 Center for Biological Diversity - Oakland  
 510.847.5838  
[www.biologicaldiversity.org](http://www.biologicaldiversity.org)



CENTER for BIOLOGICAL DIVERSITY

Because life is good.

June 9, 2021

*Sent via email*

Attn: Draft San Jose to Merced Project Section EIR/EIS  
 100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
 San Jose, CA 95113  
[san\\_jose\\_merced@hsr.ca.gov](mailto:san_jose_merced@hsr.ca.gov)

### Re: Comments on Revised Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement for the San Jose to Merced Project Section of the California High-Speed Rail Project

To whom it may concern:

These comments are submitted on behalf of the Center for Biological Diversity's (the "Center") members, staff and supporters, regarding the Revised Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (RDEIR) for the San Jose to Merced Project Section of the California High-Speed Rail Project (Project) proposed by the High Speed Rail Authority (the "HSRA"). The Center has reviewed the RDEIR and provides comments on numerous issues. In particular, the RDEIR fails to adequately describe, assess, and mitigate impacts to wildlife movement and habitat connectivity, thereby imposing significant impacts to wildlife connectivity, many special-status species that occur or have the potential to occur in the area, designated critical habitat, and the innumerable unprotected plant and animal species that make the region's ecosystems rich with biodiversity. While the Center sees many benefits to high-speed rail transportation, high-speed rail must be planned to adequately avoid and minimize impacts to sensitive species, habitats, and connectivity between and among heterogeneous habitats. More robust mitigation must be required to adequately offset impacts and preserve California's incredible biodiversity. We urge the HSRA to address these issues.

The Center is a non-profit, public interest environmental organization dedicated to the protection of native species and their habitats through science, policy, and environmental law. The Center has over 1.7 million members and online activists throughout California and the United States. The Center and its members have worked for many years to protect imperiled plants and wildlife, open space, air and water quality, and overall quality of life for people in the region and throughout California.

Arizona · California · Colorado · Florida · N. Carolina · Nevada · New Mexico · New York · Oregon · Washington, D.C. · La Paz, Mexico

[BiologicalDiversity.org](http://BiologicalDiversity.org)

## Submission 2131 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity, June 9, 2021) - Continued

2131-6256

**I. The RDEIR fails to adequately assess and mitigate impacts to mountain lions.**

The Center appreciates that the RDEIR attempts to better address the Project's impacts to mountain lions by providing additional mitigation measures; however, the RDEIR still fails to adequately assess and mitigate impacts to mountain lions to less than significant. MM BIO#87 states that a biologist "would conduct pre-construction surveys for *known* or *potential* mountain lion dens within suitable habitat located within the work area and within 1,970 feet of the work area" (RDEIR at 3.7-28). This mitigation measure is insufficient and not based on the best available science. Kitten dens are very well hidden in rocky outcrops or dense vegetation. Experts often find them because the mother has a GPS collar, and her behavior (*e.g.*, having a smaller home range, staying in one location frequently) can signal she has had kittens. But mountain lions in the Project area are less monitored than other populations, and it is unlikely that all lions in the area will be radio-collared. And there are currently no formalized, CDFW-approved survey protocols for mountain lions or mountain lion dens. These surveys would likely be ineffective at determining the presence or potential presence of mountain lion dens. Such dens could be easily missed during surveys, which could result in kittens being killed or orphaned if the mother is deterred by nearby human activity and abandons them. Simply conducting mountain lion den surveys, especially without a CDFW-approved biologist, is insufficient and inadequate mitigation.

2131-6257

Should a potential or known den be identified, the RDEIR states that "A nondisturbance buffer of at least 1,970 feet will be established around the known or potential den until the Project Biologist can document and confirm that the den is not occupied" (RDEIR at 3.7-28). It is unclear how this amount of buffer was chosen, though perhaps it is based on a study conducted by Yovovich et al. (2020), in which the researchers found that "Areas immediately surrounding ( $\leq 600$  m) puma communication sites were also almost entirely composed of undeveloped habitat or low-density development," since 1,970 feet is equal to 600.456 meters. However, there is a disconnect here; puma communication sites and nursery habitat cannot be treated equally. Males create communication sites to communicate their presence to competing males and to advertise to females for breeding opportunities while nursing females choose the denning site and keep a relatively small home range ( $\sim 9$  km<sup>2</sup>) that consists of predominantly natural habitat and little human influence (Yovovich et al., 2020). Therefore, any human activity within the nursery home range could have significant impacts on the mother and her kittens.

2131-6258

Every lion in the Project area is critical for the long-term survival of healthy mountain lion populations throughout the state. The primary threat to mountain lions in the Southern California/Central Coast ESU is genetic isolation due to lack of connectivity caused by continuous development in mountain lion habitat with little regard of their movement needs. Thus, the persistence of the six populations with the Southern California/Central Coast ESU relies heavily on being connected with mountain lions throughout the ESU as well as statewide. The location of the proposed Project slices through important linkages between the Santa Cruz Mountains and the Diablo Range and bisects the Diablo Range across critical connectivity areas along Pacheco Pass. Effective wildlife connectivity that considers the life history and behaviors of mountain lions in this region is paramount for the survival of the Southern California and Central Coast mountain lions, yet the RDEIR fails to disclose this information and appropriately

2131-6258

mitigate impacts to mountain lions. The RDEIR also fails to disclose that the continued operation and maintenance of the Project would result in indirect impacts to genetic connectivity for mountain lions, which could further impact already struggling populations of mountain lions and contribute to their local extirpation. Thus, the RDEIR fails to adequately describe, assess, and mitigate impacts to Southern and Central Coast mountain lions.

2131-6259

Kitten dens are not the only vulnerable aspect of mountain lion life history. The lack of a known or potential den does not indicate the area is not being used by mountain lions. Mountain lions are nocturnal, elusive creatures that are difficult to find in the wild. They are so stealthy and secretive that lion sightings are rare despite the high numbers of outdoor recreationists in mountain lion habitat. They occur in low densities and have large home ranges. In California, resident adult and total population densities have been found to be 1.1 and 3.6 per 100 km<sup>2</sup>, respectively (Pierce & Bleich, 2003). According to the Santa Cruz Puma Project, in the Santa Cruz Mountains female home ranges are on average about 100 km<sup>2</sup> and male home ranges are about 230 km<sup>2</sup> (Santa Cruz Puma Project, 2015). Riley et al. (2014) found that mountain lions in the Santa Monica Mountains have home ranges of 100-200 km<sup>2</sup> for females and 300-500 km<sup>2</sup> for males. If one does not see a mountain lion or evidence of a mountain lion in the area, it could still be there using the site in some way. For example, a wildlife camera study conducted in the Northlake project area in northwestern Los Angeles County found no trace of mountain lions on the site, yet in November 2020 a mountain lion was recorded on a wildlife camera using a culvert adjacent to the site. Even just one migrant has been shown to increase genetic diversity in an isolated population (Gustafson et al., 2017), which underscores that pre-construction surveys for mountain lions in the area do little, if anything, to address whether the area is important long-term for connectivity. The temporary impacts of construction and permanent impacts of operation and maintenance could significantly impact the long-term survival of struggling mountain lion populations in the Southern California/Central Coast ESU.

2131-6260

The loss of adequate undisturbed communication and nursery habitat, both temporarily and permanently from Project activities and operation/maintenance, could disrupt important mountain lion communication and reproductive behaviors that facilitate social structure and overall survival. Yovovich et al. (2020) documented the impacts of human activities on mountain lion communication and reproductive behaviors important for their survival. Males use scrapes to delineate territories as well as attract potential mates (Allen et al., 2015, 2016), and the males in the study preferred to use relatively flat areas away from human influence as scrape habitat (Yovovich et al., 2020). Similarly, when nursing females (with kittens less than 8 weeks old) shrank their home ranges to an average of 9 km<sup>2</sup> while their young were most vulnerable, they also selected undeveloped lands away from human disturbance, opting for habitat with protective cover and sufficient water and prey availability (Yovovich et al., 2020). Thus, continued habitat loss and fragmentation due to the Project extending into mountain lion habitat with little regard for their movement and behavioral needs threaten the long-term survival of mountain lions throughout the proposed Southern California/Central Coast ESU.

It is clear that although mountain lions are top predators, they are fearful of people and modify their behavior to avoid humans as much as possible. In addition to the study conducted by Yovovich et al. (2020), other studies conducted in the Santa Cruz Mountains have shown that pumas were less likely to occur in areas with higher density development (Smith et al., 2019;



## Submission 2131 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity, June 9, 2021) - Continued

2131-6260 Wilmers et al., 2013), fled the area at the sound of human voices (Suraci et al., 2019), and even became more nocturnal to avoid humans hiking and biking in open space (Nickel et al., 2020). In addition, mountain lions were found to eat less of their kills and expend more energy when closer to human development, which could affect reproductive success and food chain dynamics (Smith et al., 2015; Wang et al., 2017). These studies highlight the severe impacts of human activities on mountain lions and the need to protect and enhance wildlife connectivity that accommodates their ecological and behavioral needs.

2131-6261 MM-BIO#88 states that the Authority would provide “compensatory mitigation for impacts on mountain lion core and patch habitat through the preservation of suitable habitat that is acceptable to CDFW” with inadequate mitigation ratios of 2:1 for “high-priority foraging and dispersal habitat” and 1:1 for “low-priority foraging and dispersal habitat” (RDEIR at 3.7-29). The RDEIR fails to provide adequate detail as to how such habitat categorizations would be determined or quantified, where potential compensatory mitigation lands would be located, or what would be deemed as “acceptable to CDFW” (RDEIR at 3.7-29). This prevents the public and decisionmakers from being able to evaluate the effectiveness of the mitigation and amounts to improperly deferred mitigation. Mitigation measures for the Project must be considered in the RDEIR so that the proper environmental analysis can take place. (See *Sundstrom v. Co. of Mendocino* (1988) 202 Cal.App.3d 296.). The amount and location of the land to be set aside for impacts to mountain lion habitat need to be included in the RDEIR to enable the public and decisionmakers to evaluate the effectiveness of the mitigation measures to minimize impacts to mountain lions.

2131-6262 In addition, there is no mention of habitat connectivity in MM-BIO#88, which is critical for the long-term survival of mountain lions. Large, interconnected, intact swaths of habitat should be prioritized for conservation and restoration, and any mitigation lands should be adaptively managed with measurable success criteria in perpetuity. For example, Sargent Ranch is adjacent to the Upper Pajaro River IBA and lies on the Amah Mutsun ancestral lands of Juristac, which has been identified as an important linkage area (CDFW 2010; Penrod et al. 2013) with numerous special-status species, including steelhead, California red-legged frogs, western pond turtles, California tiger salamanders, and mountain lions. Such lands are an ideal candidate for compensatory mitigation for the numerous impacts to wildlife connectivity and special-status species due to the proposed Project. Also, although MM-BIO#88 states that “where feasible and acceptable to CDFW, [compensatory mitigation will] contribute to preserving important movement lands across the HSR alignment” (RDEIR at 3.7-29), the RDEIR should also acknowledge the need for connectivity across the entirety of the alignment and implement structural and functional connectivity with more wildlife crossings throughout the alignment (See Section II for further detail). In addition, compensatory mitigation MM-BIO#88 is grossly insufficient to minimize impacts to mountain lions due to the Project to less than significant.

Protecting mountain lions by preserving intact habitat and implementing wildlife crossing infrastructure would not only benefit mountain lions but also imperiled wildlife and plants that are the cornerstone of California’s unique biodiversity. The presence of pumas has been shown to help promote watershed health and maintain diverse habitats that support a multitude of fish, amphibian, reptile, bird, mammal, insect, and invertebrate species (Elbroch et al., 2017; Ripple et

2131-6262 al., 2014). Loss of the species could potentially lead to further degraded ecosystems and decreased biodiversity.

2131-6263 **II. The RDEIR fails to adequately assess and mitigate impacts to wildlife movement and habitat connectivity.**

The Project slices through habitat for numerous special-status plant and animal species, including but not limited to mountain lions, California tiger salamander, California red-legged frog, San Joaquin kit fox, steelhead, Bay checkerspot butterflies, Monarch butterflies, western pond turtles and many others. Not only does the Project destroy thousands of acres of habitat for these species, but it also significantly fragments the landscape at a local and regional scale, impeding gene flow and threatening the persistence of numerous populations of special-status species.

While the Center acknowledges that the RDEIR has provided some additional mitigation measures to reduce the impacts from construction and operation of the Project on wildlife connectivity, the RDEIR still falls short of adequately assessing and mitigating the significant impacts to local, regional, and statewide wildlife connectivity. For example, the RDEIR states in BIO-MM#77a that “the Authority would work with agency and stakeholder partners—CDFW, USFWS, NMFS, the SCVOSA, SCVHA, Peninsula Open Space Trust, and The Nature Conservancy—to validate and optimize wildlife crossing locations at the 75 to 90 percent design phase” (RDEIR 3.7-24). However, design that incorporates wildlife connectivity should be implemented from the beginning for it to be most effective in terms of both cost and function for the targeted species or guild; therefore, experts should be involved in the design process from the very beginning. The Authority should be working with stakeholders now – not simply after approval or near the end of the design process – to finalize the locations and design of wildlife crossings. The RDEIR also states that the “Wildlife Crossing Design, Inspection, and Maintenance Plan would be developed in coordination with wildlife agencies—CDFW, USFWS, and NMFS—and local wildlife movement stakeholders (e.g., SCVOSA, SCVHA, Peninsula Open Space Trust, and The Nature Conservancy)” (RDEIR at 3.7-24), but this mitigation measure should not only require *coordination*; it should require *approval* by CDFW, USFWS, and NMFS. CEQA requires the adoption of mitigation measures *prior* to project approval; not simply a commitment to work with relevant agencies later on.

2131-6264 BIO-MM#77a should also include protecting lands on both sides of the crossing sites. Such areas are important in providing effective wildlife crossings because animals are more likely to use them if there is suitable habitat on both sides of the crossing. Studies have shown that wildlife crossing infrastructure with suitable, protected habitat on both sides of the crossings gradually increase the level of wildlife permeability (Dodd et al., 2012; Kintsch et al., 2018; Sawyer et al., 2012). Lands on both sides of the rail where crossings will be placed should be acquired and managed in perpetuity.

2131-6265 Additionally, while the Center is encouraged to see that BIO-MM#77b was added and includes monitoring and adaptive management of wildlife crossings, as currently written this mitigation measure is inadequate. It states that “The monitoring and adaptive management plan would be developed in coordination with wildlife agency staff and local wildlife movement

## Submission 2131 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity, June 9, 2021) - Continued

2131-6265 | stakeholders such as the SCVHA, the SCVOSA, The Nature Conservancy, and the Peninsula Open Space Trust” (RDEIR at 3.7-25); as stated above, this plan should not only involve coordination with experts, but it should be approved by CDFW, USFWS, and NMFS. In addition, it is unclear why the monitoring would be focused on crossings “within defined wildlife movement corridors” (RDEIR at 3.7-25). How would a wildlife movement corridor be defined? The purpose of the crossings is to make linear infrastructure like the Project more permeable to wildlife who don’t necessarily follow strict movement paths and often meander as they forage or seek shelter or mates. Therefore, all crossings should be monitored to get a fuller idea of how permeable. It is also unclear why monitoring would start “no less than 2 years following construction (to allow time for habituation). Total initial monitoring period not to exceed 5 years following construction. Additional monitoring associated with adaptive management to be confined to the location triggering the adaptive management and not to exceed 5 years” (RDEIR at 3.7-25). Instead, crossings should be monitored once construction is completed and adaptively managed and maintained in perpetuity, and reports of species usage and should be submitted to CDFW, USFWS, and NMFS and made public available every two years.

2131-6266 | The success criteria provided in BIO-MM#77 is vague and inadequate. It simply states that success criteria of a crossing would be “Based on expected use by movement guild representatives known to be present in the region” (RDEIR 3.7-25). However, understanding whether a crossing is providing functional connectivity for target species requires deeper analyses, including documentation of which species, if any, are using the crossing, how often species are using the crossing, which species are coming up to the crossing but then turning away, etc. Camera traps provide the number and types of species that use the corridors (Kintsch et al., 2018; Singer et al., 2011). For example, a one-year study of the I-70 Mountain Corridor in Colorado documented over 20 species of animals (including red foxes, porcupines, and mountain lions) using 33 crossings along the highway (Singer et al., 2011). However, a more informative metric that uses camera trap data is the passage rate, which is determined by calculating the successful use of a corridor structure per approach for an individual. Reported passage rates range from 10% to 100% in Arizona, Colorado, and Montana (Cramer & Hamlin, 2017; Dodd et al., 2012; Kintsch et al., 2018), which suggests that some crossings are better placed or more attractive to cross than others. Although determining this rate may require more effort and resources, the benefit is considerable because comparing passage rates between crossings over time helps provide insight regarding why some locations/techniques for crossings work well and others do not. Comparing these rates in similar terrain and vegetation would allow researchers and engineers to determine the structural characteristics, design, and proximity to other crossings needed to increase passage rates for target species in future projects. The RDEIR should include more specific success criteria that is based on the best available science.

2131-6267 | The RDEIR provides insufficient details regarding where wildlife crossings would be constructed and which species the crossings would be targeting. More in-depth analyses that include on-the-ground movement studies of which species are moving in the area and their home range area, habitat use, and patterns of movement are needed to determine how to best implement such crossings. For example, smaller species with poor dispersal abilities, like the blunt-nosed leopard lizard or California tiger salamander, would require more frequent intervals of crossings compared to larger wide-ranging species, like mountain lions or tule elk, to increase their chances of finding a crossing. Gunson et al. (2016) recommend that crossing structures

2131-6267 | generally be spaced about 300m (~0.19mi) apart for small animals when transportation infrastructure bisects large expanses of continuous habitat, though they recognize that some amphibians may need more frequent crossings no more than 50m (~0.03mi) apart. And for many amphibian and reptile species, such as California red-legged frogs and western pond turtles, undercrossings should have grated tops so that the light and moisture inside the crossings are similar to that of the ambient environment. There are several published reports that, based on wildlife movement studies, identify prioritized movement barriers and provide recommendations to improve permeability and facilitate animal movement in Coyote Valley (*e.g.*, Phillips et al. 2012; Diamond and Snyder 2016; Santa Clara County Wildlife Corridor Technical Working Group Coyote Valley Subcommittee 2019). Given that much of the proposed Project goes through wetland habitats, the HSRA should implement crossings that are spaced 50-300m apart and that are designed specifically to accommodate target species. Yet BIO-MM#77a-b does not provide any information regarding where wildlife crossings would be implemented, how many crossings there will be, how they will be spaced out, which species will be targeted, or how the HSRA will determine whether the crossings are effective.

2131-6268 | The RDEIR fails to acknowledge the need for corridor redundancy (*i.e.* the availability of alternative pathways for movement). Corridor redundancy is important in regional connectivity plans because it allows for improved functional connectivity and resilience. Compared to a single pathway, multiple connections between habitat patches increase the probability of movement across landscapes by a wider variety of species, and they provide more habitat for low-mobility species while still allowing for their dispersal (Mcrae et al., 2012; Olson & Burnett, 2008; Pinto & Keitt, 2008). In addition, corridor redundancy provides resilience to uncertainty, impacts of climate change, and extreme events, like flooding or wildfires, by providing alternate escape routes or refugia for animals seeking safety (Cushman et al., 2013; Mcrae et al., 2008; Mcrae et al., 2012; Olson & Burnett, 2008; Pinto & Keitt, 2008).

2131-6269 | Corridor redundancy is critical when considering the impacts of climate change on wildlife movement and habitat connectivity. Climate change is increasing stress on species and ecosystems, causing changes in distribution, phenology, physiology, vital rates, genetics, ecosystem structure and processes, and increasing species extinction risk (Warren et al., 2011). A 2016 analysis found that climate-related local extinctions are already widespread and have occurred in hundreds of species, including almost half of the 976 species surveyed (Wiens, 2016). A separate study estimated that nearly half of terrestrial non-flying threatened mammals and nearly one-quarter of threatened birds may have already been negatively impacted by climate change in at least part of their distribution (Pacifi et al., 2017). A 2016 meta-analysis reported that climate change is already impacting 82 percent of key ecological processes that form the foundation of healthy ecosystems and on which humans depend for basic needs (Scheffers et al., 2016). Genes are changing, species’ physiology and physical features such as body size are changing, species are moving to try to keep pace with suitable climate space, species are shifting their timing of breeding and migration, and entire ecosystems are under stress (Cahill et al., 2012; Chen et al., 2011; Maclean & Wilson, 2011; Parmesan, 2006; Parmesan & Yohe, 2003; Root et al., 2003; Warren et al., 2011). Thus, RDEIR fails to use the best available science and adequately assess and mitigate impacts to wildlife movement to less than significant.

# Submission 2131 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity, June 9, 2021) - Continued

2131-6270

## III. The RDEIR fails to adequately assess and mitigate impacts to Monarch butterflies.

The RDEIR fails to disclose information about or adequately assess or mitigate impacts to Monarch butterflies. The western monarch butterfly population has collapsed by 99.9% to fewer than 2,000 butterflies recorded overwintering in coastal California this past year (CBD, 2021). The situation is dire for the species, as it is currently a candidate for listing under the federal Endangered Species Act. Yet the RDEIR only provides a dismal compensatory mitigation ratio of 1:1 for occupied breeding and foraging habitat, "unless a higher ratio is required by the FESA" (RDEIR at 3.7-27). This is grossly insufficient, and given the dire situation of the population, any impacts to monarch butterfly habitat should be avoided as much as possible, and if avoidance is not feasible, then the mitigation ratio should be a minimum of 5:1, with mitigation lands adaptively managed, maintained, monitored, and funded in perpetuity.

2131-6271

## IV. The HSRA failed to notify interested public of the RDEIR's availability.

The Center's comment letter on the Draft Environmental Impact Report/Draft Environmental Impact Statement (DEIR) dated June 23, 2020 specifically asked to be added to this project's notice list for all updates associated with this project. However, we were never notified that an RDEIR was produced or available. The agency's inability to conduct adequate outreach to the interested public disenfranchises the purpose of CEQA/NEPA, perhaps purposefully.

2131-6272

## V. Conclusion

Thank you for the opportunity to submit comments on the RDEIR for the for the San Jose to Merced Project Section of the California High-Speed Rail Project. While these comments are not comprehensive, the Center presents some key environmental issues that the RDEIR fails to adequately describe, assess, and mitigate. Please add the Center to your notice list for all future updates to the Project and do not hesitate to contact the Center with any questions at the number or email listed below.

Sincerely,



Tiffany Yap, D.Env/PhD  
Senior Scientist, Wildlife Corridor Advocate  
Center for Biological Diversity  
1212 Broadway, Suite 800  
Oakland, California 94612  
[tyap@biologicaldiversity.org](mailto:tyap@biologicaldiversity.org)



J.P. Rose  
Senior Attorney  
Center for Biological Diversity  
660 S. Figueroa Street, Suite 1000  
Los Angeles, California, 90017  
[rose@biologicaldiversity.org](mailto:rose@biologicaldiversity.org)

## References (Provided via OneDrive)

- Allen, M. L., Wittmer, H. U., Houghtaling, P., Smith, J., Elbroch, L. M., & Wilmers, C. C. (2015). The role of scent marking in mate selection by female pumas (*Puma concolor*). *PLoS ONE*, 10(10), e0139087.
- Allen, M. L., Yovovich, V., & Wilmers, C. C. (2016). Evaluating the responses of a territorial solitary carnivore to potential mates and competitors. *Scientific Reports*, 6.
- Cahill, A. E., Aiello-Lammens, M. E., Fisher-Reid, M. C., Hua, X., Karanewsky, C. J., Ryu, H. Y., Sbeglia, G. C., Spagnolo, F., Waldron, J. B., Warsi, O., & Wiens, J. J. (2012). How does climate change cause extinction? *Proceedings of the Royal Society B: Biological Sciences*, 280, 20121890.
- CBD. (2021, March 17). Congress Introduces Bill to Save Western Monarch Butterflies: Western Population Has Declined by 99.9%, Migration Collapsed. *Center for Biological Diversity Press Release*.
- CDFW. (2010). *California Essential Habitat Connectivity Project: A Strategy for Conserving a Connected California*.
- Chen, I.-C., Hill, J. K., Ohlemüller, R., Roy, D. B., & Thomas, C. D. (2011). Rapid range shifts of species associated with high levels of climate warming. *Science*, 333, 1024–1026.
- Cramer, P., & Hamlin, R. (2017). *Evaluation of Wildlife Crossing Structures on US Highway 93*.
- Cushman, S. A., McRae, B., Adriaansen, F., Beier, P., Shirley, M., & Zeller, K. (2013). Biological corridors and connectivity. In D. W. Macdonald & K. J. Willis (Eds.), *Key Topics in Conservation Biology 2* (First Edit, pp. 384–403). John Wiley & Sons, Ltd.
- Diamond, T., & Snyder, A. R. (2016). *Coyote Valley Linkage Assessment Study Final Report*.
- Dodd, N. L., Gagnon, J. W., Boe, S., Ogren, K., & Schweinsburg, R. E. (2012). *Wildlife-Vehicle Collision Mitigation for Safer Wildlife Movement Across Highways: State Route 260*.
- Elbroch, L. M., O'Malley, C., Peziol, M., & Quigley, H. B. (2017). Vertebrate diversity benefiting from carrion provided by pumas and other subordinate, apex felids. *Biological Conservation*, 215, 123–131.
- Gunson, K., Seburn, D., Kintsch, J., & Crowley, J. (2016). *Best Management Practices for Mitigating the Effects of Roads on Amphibian and Reptile Species at Risk in Ontario* (Issue April).
- Gustafson, K. D., Vickers, T. W., Boyce, W. M., & Ernest, H. B. (2017). A single migrant enhances the genetic diversity of an inbred puma population. *Royal Society Open Science*, 4(5).
- Kintsch, J., Cramer, P., Singer, P., Cowardin, M., & Phelan, J. (2018). *State Highway 9 Wildlife Crossings Monitoring - Year 2 Progress Report*.
- Maclean, I. M. D., & Wilson, R. J. (2011). Recent ecological responses to climate change support predictions of high extinction risk. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 108(30), 12337–12342.
- Mcrae, B. H., Dickson, B. G., Keitt, T. H., & Shah, V. B. (2008). Using circuit theory to model connectivity in ecology, evolution, and conservation. *Ecology*, 89(10), 2712–2724.
- Mcrae, B. H., Hall, S. A., Beier, P., & Theobald, D. M. (2012). Where to restore ecological connectivity? Detecting barriers and quantifying restoration benefits. *PLoS ONE*, 7(12), e52604.

## Submission 2131 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity, June 9, 2021) - Continued

- Nickel, B. A., Suraci, J. P., Allen, M. L., & Wilmsers, C. C. (2020). Human presence and human footprint have non-equivalent effects on wildlife spatiotemporal habitat use. *Biological Conservation*, 241, 108383.
- Olson, D. H., & Burnett, K. M. (2013). Geometry of forest landscape connectivity: pathways for persistence. *Density Management in the 21st Century: West Side Story: Proceedings of the Density Management Workshop, 4-6 October 2011, Corvallis, Oregon*.
- Pacifici, M., Visconti, P., Butchart, S. H. M., Watson, J. E. M., Cassola, F. M., & Rondinini, C. (2017). Species' traits influenced their response to recent climate change. *Nature Climate Change*, 7(3), 205–208.
- Parnesan, C. (2006). Ecological and Evolutionary Responses to Recent Climate Change. *Annual Review of Ecology, Evolution, and Systematics*, 37, 637–669.
- Parnesan, C., & Yohe, G. (2003). A globally coherent fingerprint of climate change impacts across natural systems. *Nature*, 421(2), 37–42.
- Penrod, K., Garding, P. E., Paulman, C., Beier, P., Weiss, S., Schaefer, N., Branciforte, R., & Gaffney, K. (2013). *Critical Linkages: Bay Area & Beyond*.
- Phillips, J., Phillips, R., Srinivasan, N., Aso, D., Lao, W., & Cornely, P. (2012). *Safe Passage for Coyote Valley Safe Passage for Coyote Valley*. De Anza College.
- Pierce, B. M., & Bleich, V. C. (2003). Mountain Lion Puma concolor. In G. A. Feldhamer, B. C. Thompson, & J. A. Chapman (Eds.), *Wild Mammals of North America Biology, Management, and Economics* (2nd ed., pp. 744–757). The Johns Hopkins University Press.
- Pinto, N., & Keitt, T. H. (2008). Beyond the least-cost path: Evaluating corridor redundancy using a graph-theoretic approach. *Landscape Ecology*, 24(2), 253–266.
- Riley, S. P. D., Serieys, L. E. K., Pollinger, J. P., Sikich, J. A., Dalbeck, L., Wayne, R. K., & Ernest, H. B. (2014). Individual behaviors dominate the dynamics of an urban mountain lion population isolated by roads. *Current Biology*, 24(17), 1989–1994.
- Ripple, W. J., Estes, J. A., Beschta, R. L., Wilmsers, C. C., Ritchie, E. G., Hebblewhite, M., Berger, J., Elmhagen, B., Letnic, M., Nelson, M. P., Schmitz, O. J., Smith, D. W., Wallach, A. D., & Wirsing, A. J. (2014). Status and ecological effects of the world's largest carnivores. *Science*, 343(6167), 1241484.
- Root, T. L., Price, J. T., Hall, K. R., Schneider, S. H., Resenzweig, C., & Pounds, J. A. (2003). Fingerprints of global warming on wild animals and plants. *Nature*, 421, 57–60.
- Santa Clara County Wildlife Corridor Technical Working Group Coyote Valley Subcommittee. (2019). *Recommendations to reduce wildlife-vehicle collisions on the Monterey Road corridor in Coyote Valley*, Santa Clara County.
- Santa Cruz Puma Project. (2015, May 19). The Journeys of Young Pumas, and Welcome to Puma 56M. *Santa Cruz Puma Project Blog*.
- Sawyer, H., Lebeau, C., & Hart, T. (2012). Mitigating roadway impacts to migratory mule deer - a case study with underpasses and continuous fencing. *Wildlife Society Bulletin*, 36(3), 492–498.
- Scheffers, B. R., De Meester, L., Bridge, T. C. L., Hoffmann, A. A., Pandolfi, J. M., Corlett, R. T., Butchart, S. H. M., Pearce-Kelly, P., Kovacs, K. M., Dudgeon, D., Pacifici, M., Rondinini, C., Foden, W. B., Martin, T. G., Mora, C., Bickford, D., & Watson, J. E. M. (2016). The broad footprint of climate change from genes to biomes to people. *Science*, 354(6313).
- Singer, P., Huyett, A., & Kintsch, J. (2011). *I-70 Ecological Monitoring and I-70 Wildlife Watch Report* (Issue September).
- Smith, J. A., Duane, T. P., & Wilmsers, C. C. (2019). Moving through the matrix: Promoting permeability for large carnivores in a human-dominated landscape. *Landscape and Urban Planning*, 183, 50–58.
- Smith, J. A., Wang, Y., & Wilmsers, C. C. (2015). Top carnivores increase their kill rates on prey as a response to human-induced fear. *Proceedings of the Royal Society B: Biological Sciences*, 282(1802).
- Suraci, J. P., Clinchy, M., Zanette, L. Y., & Wilmsers, C. C. (2019). Fear of humans as apex predators has landscape-scale impacts from mountain lions to mice. *Ecology Letters*, 22(10), 1578–1586.
- Wang, Y., Smith, J. A., & Wilmsers, C. C. (2017). Residential development alters behavior, movement, and energetics in a top carnivore. *PlosOne*, 1–17.
- Warren, R., Price, J., Fischlin, A., de la Nava Santos, S., & Midgley, G. (2011). Increasing impacts of climate change upon ecosystems with increasing global mean temperature rise. *Climatic Change*, 106(2), 141–177.
- Wiens, J. J. (2016). Climate-related local extinctions are already widespread among plant and animal species. *PLoS Biology*, 14(12), 1–18.
- Wilmsers, C. C., Wang, Y., Nickel, B., Houghtaling, P., Shakeri, Y., Allen, M. L., Kermish-Wells, J., Yovovich, V., & Williams, T. (2013). Scale dependent behavioral responses to human development by a large predator, the puma. *PLoS ONE*, 8(4).
- Yovovich, V., Allen, M. L., Macaulay, L. T., & Wilmsers, C. C. (2020). Using spatial characteristics of apex carnivore communication and reproductive behaviors to predict responses to future human development. *Biodiversity and Conservation*, 29(8), 2589–2603.

## Response to Submission 2131 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity, June 9, 2021)

### 2131-6256

The commenter asserts that pre-construction surveys for mountain lion required under BIO-MM#87 are insufficient and inadequate. The Authority acknowledges that there are technical challenges surrounding the identification of mountain lion dens, as noted by the commenter. However, there are also no existing survey protocols that have been developed to date for mountain lions. Consequently, the Authority determined that surveys for mountain lion dens would represent a “best effort” to find and avoid dens if possible, absent other options. To improve the implementation of the mitigation measure, the Authority has revised BIO-MM#87 in the Final EIR/EIS to include the monitoring of GPS collars, as suggested by CDFW and other commenters. Lastly, an additional requirement that the Project Biologist conducting the survey will be qualified and approved by CDFW has been added to BIO-MM#87 in the Final EIR/EIS.

### 2131-6257

The Authority acknowledges the important information communicated in the comment and has modified BIO-MM#87 in response in the Final EIR/EIS to note that a greater buffer distance could be required during the state CESA permitting process. The 600-meter (1,970-foot) buffer distance was derived from Wilmers et al. (2013), who found that denning mountain lions require a larger buffer from human development (600 meters) than they do for movement or feeding (150 meters and 50 meters, respectively). The additional study noted by the commenter, Yovovich et al. (2020), indicates a relatively small home range area (9 square kilometers) during denning with kittens (less than 8 weeks old). However, as illustrated in the paper, nursery home ranges are rarely uniform in shape or size, and thus any standard buffer distance cannot be readily inferred from this information. The Authority notes that there are currently no guidelines for appropriate buffer distances for mountain lions, which is normal for a newly listed species. Some time is often required by the wildlife agencies to synthesize research and to develop science-based guidelines that can be implemented as mitigation. Consequently, the Authority believes that the buffer distance described in BIO-MM#87 is reasonable and adequate under CEQA, and notes the added requirement that the buffer can be expanded in the future during later consultations with CDFW under CESA.

### 2131-6258

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-8: Impact on Wildlife Movement in the Western Pacheco Pass Region.

### 2131-6259

The commenter summarizes and provides background information on mountain lion biology and ecology. The Authority notes that the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS also summarizes mountain lion biology and ecology, including the factors affecting the long-term population viability, primarily genetic isolation. The Revised/Supplemental Draft EIR/EIS acknowledges the significance of this impact under Impact BIO#42 (temporary impacts on wildlife movement) and under Impact BIO#43 (permanent impacts on wildlife movement), specifically related to the potential effects the project could have on the gene flow between subpopulations.

### 2131-6260

The commenter notes the factors affecting mountain lion communication and reproductive behaviors, primarily the presence of human activity, and asserts that the HSR project would both temporarily and permanently affect these behaviors. The Authority notes that the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS already acknowledges the impacts of human activity on mountain lions, including those proposed under the HSR project. Impact BIO#42 in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS notes “Mountain lions are sensitive to human activity, and they would be likely to avoid active construction areas. Consequently, construction activities are likely to temporarily limit the movement of mountain lions during the construction period or cause them to alter their behavior, including taking longer routes to avoid active construction areas. Such avoidance behaviors can be expected to result in additional stressors, including changes in breeding activity.” Consequently, in light of this assessment, impacts were considered significant on mountain lion under all alternatives in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS. Consequently, the Authority has included several mitigation measures to address these significant impacts. These include BIO-MM#76, which helps to minimize impacts on wildlife, including mountain lions, during construction; BIO-MM#77a and BIO-MM#77b, which require specific wildlife crossing designs and monitoring and management; BIO-MM#87, which requires surveys and avoidance measures for mountain lion dens; and BIO-MM#88, which requires the Authority to provide compensatory mitigation for impacts on mountain lion habitat.



## Response to Submission 2131 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity, June 9, 2021) - Continued

### 2131-6261

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-8: Impact on Wildlife Movement in the Western Pacheco Pass Region.

The commenter asserts that the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS does not provide adequate detail regarding the habitat categorizations. The Authority disagrees and notes that the definitions and mapping of the habitat categorizations were provided in Appendix 3.7-D, Supplemental Species Habitat Model Descriptions, to the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS.

Additionally, the commenter asserts that the EIR/EIS fails to specify where compensatory mitigation lands would be located and that this results in improperly deferred mitigation. The Authority disagrees with this assertion and notes that the compensatory mitigation planning process for a project of this scale is complex and must be coordinated extensively with federal, state, and local agencies, stakeholders, and sometimes private landowners to achieve the greatest conservation benefit. Additionally, at the request of CDFW and other commenters, the Authority has included additional mitigation in the Final EIR/EIS to implement regional wildlife movement improvements. The precise location of these improvements is not yet known but would be based on the best available science and coordination with the wildlife movement stakeholders in the region. On this basis, the precise location of mitigation cannot be known at this time. However, the EIR/EIS clearly identifies the mitigation ratios for mountain lion in BIO-MM#88 that the Authority will employ to replace habitat, unless a higher ratio is required by a regulatory agency. Consequently, the EIR/EIS does not defer mitigation.

### 2131-6262

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-8: Impact on Wildlife Movement in the Western Pacheco Pass Region.

BIO-MM#79b has been added in the Final EIR/EIS to further address habitat connectivity through wildlife movement enhancement in the region. The Authority also appreciates the suggestion of appropriate mitigation lands in the region and will consider all such lands as the compensatory mitigation planning process develops. Lastly, the Authority notes that BIO-MM#10 (Prepare and Implement a Habitat Mitigation Plan for Species and Species Habitat) also specifies criteria for habitat acquisition, like important linkages and lands adjacent to existing protected lands, which must be considered. The information provided by the commenter is important in that context for implementation under BIO-MM#10.

## Response to Submission 2131 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity, June 9, 2021) - Continued

### 2131-6263

The commenter generally asserts that the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS fails to assess and mitigate wildlife movement and connectivity, fragments the landscape, and has impacts on habitat for numerous special-status plant and animal species. The Authority notes that commenter made similar comments on the Draft EIR/EIS and refers the reader to responses to those comments. Generally, the Authority addresses each of the issues noted by the commenter in the Draft EIR/EIS and/or the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS. As noted in several other responses to comments, the Authority has considered all comments received on the Draft EIR/EIS and the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS and has incorporated numerous changes into the Final EIR/EIS in response to comments received. Collectively, the Authority finds that the Final EIR/EIS addresses the general issues raised by the commenter. The Authority notes that the commenter also provided numerous other more detailed comments on these general topics and has responded to each of those individually below in subsequent responses.

Additionally, the commenter asserts that because BIO-MM#77a requires the Authority to work with agency and stakeholder partners later in the design phase to validate and optimize wildlife crossing locations, wildlife movement and connectivity are not addressed adequately in the project or the EIR/EIS. The Authority disagrees and notes that it has been meeting with the local wildlife movement stakeholders for several years to address wildlife movement issues to the extent possible within the constraints of a preliminary design. The results of that coordination have been numerous dedicated wildlife crossings and detailed mitigation measures in the Draft EIR/EIS and in the Final EIR/EIS addressing wildlife movement. These measures primarily include BIO-MM#77a, which requires the Authority to optimize crossing locations and designs with local expert input at the design phase, and BIO-MM#77b, which requires the Authority to monitor and adaptively manage the crossings once they are constructed to ensure they are effective. Because a significant amount of time may pass between the Final EIR/EIS and the ROD and the time that final designs and construction occur, land uses as well as the science of wildlife crossing design may change. For these reasons, the Authority believes that validating and optimizing crossings at the time of more detailed project design is the most appropriate method to ensure the best available science and information are used.

The commenter also notes that the Wildlife Crossing Design, Inspection, and Maintenance Plan should be “approved” by CDFW, USFWS, and NMFS. The Authority

### 2131-6263

notes that permits and other approvals are required from each of these agencies, and wildlife movement and connectivity issues would be analyzed and addressed by each agency under their respective regulatory jurisdictions. However, the Authority also notes that there are no regulatory requirements outside of each agency’s respective permits and approvals that would allow them to “approve” such a plan. Consequently, BIO-MM#77a requires the Authority to coordinate with those agencies.

### 2131-6264

The commenter suggests that land on both sides of HSR where crossings would be placed should be acquired and managed in perpetuity and cites several studies (Dodd et al. 2012, Kintsch et al. 2018, and Sawyer et al. 2012). The Authority has reviewed these additional studies and recognizes the importance of habitat connectivity as one factor to the successful implementation and use of wildlife crossings; however, the Authority also notes that we cannot confirm at this stage of design whether such a measure is possible. Consequently, BIO-MM#77a notes that the adjustment of some crossings may be appropriate or necessary to ensure they are oriented “the most advantageously to protected and natural lands.” Furthermore, as noted in BIO-MM#77a, the Authority would plan and prioritize species, wetland, and other mitigation, in coordination with the wildlife stakeholders in the region, to be at or near wildlife crossings to facilitate the continued accessibility and use of the crossings by wildlife. Lastly, the Authority notes that BIO-MM#79 in the Final EIR/EIS also requires the Authority to prioritize the protection of open space corridors between wildlife crossings and the nearest conserved open space, floodplain, passive recreation, or open agricultural properties to facilitate the permanent functionality of wildlife crossings.

## Response to Submission 2131 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity, June 9, 2021) - Continued

### 2131-6265

Please see response to submission SJM-2131, comment 6263, which addresses the commenter's assertions regarding the implementation of BIO-MM#77b. The commenter also questions how a wildlife movement corridor would be defined for the purposes of implementing BIO-MM#77b. The Authority has modified BIO-MM#77b in the Final EIR/EIS to further define how the measure would be implemented. The commenter also suggests that monitoring under BIO-MM#77b should begin once construction is completed. The Authority appreciates the comment and, considering similar comments from local wildlife movement stakeholders, has modified BIO-MM#77b in the Final EIR/EIS to require monitoring to start following construction. Lastly, the commenter suggests that all crossings should be monitored once construction is completed. The Authority disagrees and believes that a representative sample of the crossings, focusing on those most important for the continued gene flow of animals (i.e., mountain lion) will be adequate to document the effectiveness of crossings and to make adaptive management decisions. BIO-MM#77b has been modified in the Final EIR/EIS to clarify this approach.

### 2131-6266

The commenter asserts that the success criteria provided under BIO-MM#77 (BIO-MM#77b in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS) are not adequate. The Authority acknowledges the commenter's suggestion for deeper analysis using documentation of which species are using the crossing and potentially a passage rate; however, the Authority also notes that because none of the proposed crossings have been constructed yet such metrics are not possible to collect at this point. The Authority has further clarified in the Final EIR/EIS how the success criteria under BIO-MM#77b would be considered. Each of the crossings would be designed with specific minimum dimensions and design criteria as outlined in the WCA (Appendix C of Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS). BIO-MM#77b has been modified in the Final EIR/EIS to note that success criteria for wildlife crossings will be based on the expected use of each of the wildlife crossings as outlined in the WCA. In other words, crossings that have been designed for a particular species or species guild will be deemed successful if they are used by that species or species guild. Lastly, the Authority notes that the monitoring methods would include camera stations and would record passage rates as noted in the Final EIR/EIS in BIO-MM#77b.

### 2131-6267

The commenter notes that the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS does not provide details regarding where wildlife crossings would be constructed. The commenter is correct. As described in the public review notice for the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS, the document does not present all analysis from the Draft EIR/EIS, only those topics related to the recent listing of the mountain lion as a candidate under CESA, and the recent candidacy of the monarch butterfly under FESA. The analysis completed for wildlife crossings is described in the WCA (Appendix C of Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS). The analysis in the WCA considers various movement "guilds," or different sizes and types of animals, including the smaller and larger species as noted by the commenter. As described in the WCA, dedicated wildlife crossings were placed based on a permeability analysis, with spacing of crossings considered using a broad review of the literature and specific species needs. BIO-MM#77a and BIO-MM#77b do not provide information where crossings would be located as noted by the commenter, because the crossings are already part of the proposed project. BIO-MM#77a simply describes in additional detail how the crossings would be designed and implemented. BIO-MM#77b does include monitoring to determine whether the crossings are effective, as well as adaptive management if needed. Collectively, the Authority believes that it has worked hard and in good faith with local wildlife stakeholders to design and place crossings for the benefit of all species movement guilds.

### 2131-6268

The commenter asserts that the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS should consider wildlife "corridor redundancy." The Authority believes that the permeability analysis completed for the project, as described in the WCA (Appendix C of Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS) already considers this concept by design. The permeability analysis already considers habitat patches in the context of all crossings within the design. Stated another way, each time a crossing was added for a particular location or to connect two "habitat patches," the permeability analysis factors that into the overall permeability "score," in consideration of all other crossings to the same habitat patch. The Authority also notes that, in most instances, dedicated crossings are located relatively close together, which also provides for the corridor redundancy suggested by the commenter.

## Response to Submission 2131 (Tiffany Yap, Center for Biological Diversity, June 9, 2021) - Continued

### 2131-6269

The commenter again asserts that the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS fails to consider wildlife corridor redundancy, especially considering the impacts of climate change on wildlife movement and habitat connectivity. Please see response to submission SJM-2131, comment 6268 and 6267, which describes that the wildlife movement analysis and the dedicated crossings in the project already consider this concept.

### 2131-6270

The commenter asserts that the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS does not adequately assess and mitigate impacts on monarch butterflies. The Authority disagrees and believes that the mitigation provided is commensurate with the impact and considers the context of the species biology and threats to its survival. While habitat loss is a significant contributor to the decline of the monarch population, there are numerous other primary drivers affecting the health of the western population, including impacts on overwintering sites in California (no overwintering sites are affected by the project), conversion of grasslands to agriculture, widespread use of herbicides, exposure to insecticide, and climate change. Thus, while the project would remove some occupied migratory habitat, the amount of occupied migratory habitat is not limited in the region surrounding the project, and numerous other factors are equally or more damaging to the species. The mitigation provided in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS has been considered in this context, and the Authority finds that a 1:1 ratio is sufficient to mitigate the impact to a less-than-significant level.

### 2131-6271

In response to this comment, the Center for Biological Diversity has been added to the project notification and distribution list.

### 2131-6272

In response to this comment, the Center for Biological Diversity has been added to the project notification and distribution list.

## Submission 2116 (Trudie Nieuwkoop, FG Spreader Service, April 29, 2021)

<b>San Jose - Merced - RECORD #2116 DETAIL</b>
--

<b>Status :</b>	Unread
<b>Record Date :</b>	4/29/2021
<b>Submission Date :</b>	4/29/2021
<b>Interest As :</b>	Business and/or Organization
<b>First Name :</b>	Trudie
<b>Last Name :</b>	Nieuwkoop

**Stakeholder Comments/Issues :**

2116-6238

I am NOT in favor of HSR. You will be putting us out of business. Taking our business and home. Please save all the mountain lions and monarch butterflies. Taking away peoples and animals lives is a disgrace. NO TO HSR.



## Response to Submission 2116 (Trudie Nieuwkoop, FG Spreader Service, April 29, 2021)

### 2116-6238

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

# Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021)

## San Jose - Merced - RECORD #2126 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/8/2021  
**Submission Date :** 6/8/2021  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** Ellen  
**Last Name :** Wehr  
**Attachments :** Attachment to GWD Comments A\_Dziegiel Thesis.pdf (4 mb)  
 GWD\_Comments\_on\_Supplemental\_Project\_DEIR\_EIS.pdf (351 kb)

### Stakeholder Comments/Issues :

Good afternoon,  
 Please find attached comments from Grassland Water District, Grassland Resource Conservation District, and the Grassland Fund, with one attachment.

Thank you,

Ellen Wehr  
 Grassland Water District  
 (916) 873-2020  
[ewehr@gwdwater.org](mailto:ewehr@gwdwater.org)<<mailto:ewehr@gwdwater.org>>

This e-mail may be confidential and privileged for the sole use of the intended recipient. If that is not you, please contact me and delete all copies without reviewing or forwarding.

P.O. Box 2118 · 200 W. Willmott Avenue  
 Los Banos, CA 93635

### BOARD OF DIRECTORS

**Pepper Snyder**  
 President  
**Robert Nardi**  
 Vice President  
**Byron Hisey**  
**Frederic (Fritz) Reid, Ph.D.**  
**Jeffrey Kerry**



(209) 826-5188  
 Fax (209) 826-4984  
 Email: [veronica@gwdwater.org](mailto:veronica@gwdwater.org)

**Ricardo Ortega**  
 General Manager  
**Veronica A. Woodruff**  
 Treasurer/Controller  
**Ellen Wehr**  
 General Counsel

June 8, 2021

VIA U.S. MAIL AND E-MAIL

California High-Speed Rail Authority  
 Attn: San Jose to Merced Project Section: Supplemental Draft EIR/EIS  
 100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
 San Jose, CA 95113  
 E-Mail: [san.jose\\_merced@hsr.ca.gov](mailto:san.jose_merced@hsr.ca.gov)

Re: Comments on Supplemental DEIR/EIS for San Jose to Merced Project Section

On June 23, 2020, the Grassland Water District (GWD), Grassland Resource Conservation District (GRCD), and the Grassland Fund submitted a 64-page comment letter on the Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (DEIR/EIS) for the San Jose to Merced Project Section of the California High-Speed Rail Project (HSR). On April 23, 2021, the High-Speed Rail Authority (Authority) released a Supplemental DEIR/EIS (SDEIR/EIS) for this Project Section. Despite the passage of ten months, and comprehensive comments submitted by resource management agencies, the SDEIR/EIS contains only a limited analysis of certain project impacts, and does not correct flaws in the original DEIR/EIS. The Authority continues to reject our request for a meeting with the Grassland Ecological Area (GEA) Working Group, which is concerning.

It also appears that the Authority has changed the Project description to include high-speed train operations throughout the night, which was not previously analyzed in the DEIR/EIS. The revised analysis in the SDEIR/EIS introduces additional flaws. For these reasons, we urge direct consultation with the GEA Working Group, as was anticipated in the 2008 Programmatic EIR/EIS for the Project (p. 3.15-70). These comments summarize our previous comments on the DEIR/EIS, address the revised Project description, and discuss the flaws in the new analysis contained in the SDEIR/EIS.

2126-6431

2126-6432

## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

	<p><b>I. SUMMARY OF PREVIOUS COMMENTS</b></p>	<p>2126-6437</p>
2126-6433	<p>1. <u>General Summary</u>. In general, the DEIR/EIS fails to set forth a stable and finite project description, fails to consider less damaging Project alternatives, does not properly tier to the previously adopted Program EIR/EIS, does not set forth an accurate environmental or regulatory baseline, fails to identify and mitigate impacts, proposes inadequate and unenforceable mitigation measures, and improperly defers the formulation of mitigation.</p>	<p>5. <u>Inadequate Baseline</u>. The DEIR/EIS improperly describes the GEA and uses incorrect boundaries for the GEA. It omits the GEA from a list of important conservation areas, fails to include policies and procedures set forth by the Merced County General Plan, and improperly relies on models to describe existing biological resources.</p>
2126-6434	<p>2. <u>Incomplete Project Description</u>. The DEIR/EIS does not adequately describe the location, height, or abundance of proposed nighttime lighting during Project construction or operation. The DEIR/EIS also fails to clearly describe the location of maintenance and related facilities.</p>	<p>6. <u>Impacts Inadequately Addressed</u>. The analysis of impacts is inaccurate due to the use of the wrong GEA boundary. The use of a biological model instead of conducting field surveys underestimates biological impacts. Impacts to wildlife from noise, vibration, lighting and glare are inaccurate, and impacts to rare plants and eagles are unmitigated. Finally, impacts to recreational hunting and fishing are underestimated and unmitigated.</p>
2126-6435	<p>3. <u>Failure to Consider Alternatives</u>. All four Project alternatives are identical in the San Joaquin Valley subsection, with no differences in alignment, design, or Project features, despite requests by the GEA Working Group to consider alternatives that avoid damaging the GEA and its associated educational and recreational uses. All Project alternatives are above grade through the GEA, which would disturb and kill birds and other wildlife, and interfere with noise-sensitive camping, wildlife viewing, and environmental education in the immediate Project vicinity. The Authority has not provided a reasoned explanation for why it considered but rejected a proposed below-grade design alternative, especially when such an alternative would avoid substantial impairment of the Volta and Los Banos State Wildlife Areas and adjacent lands with state conservation easements, as required by Section 4(f) of the USDOT Act.</p>	<p>7. <u>Inadequate and Unenforceable Mitigation</u>. Crucial mitigation measures are not protective enough, are vaguely worded and entirely unspecific. A number of mitigation measures are not legally enforceable and their implementation will only be overseen only by the Authority itself. These measures must be revised and improved. <i>See also the discussion in section III.C, below.</i></p>
2126-6436	<p>4. <u>Failure to Tier to Program EIR/EIS</u>. The DEIR/EIS is not consistent with the 2008 Program EIR/EIS, does not use the framework of analysis that was previously adopted, and does not incorporate or comply with the relevant commitments contained in the Program EIR/EIS. The Program EIR/EIS committed to specific measures to address impacts on the GEA, which were supposed to be included in the Project-level DEIR/EIS. Among those measures that are missing from the DEIR/EIS are an appropriate biological field survey, an analysis of project level impacts to biological resources, minimization of Project facility footprints, a detailed analysis of the timing of construction activities to minimize disturbance, lighting and glare reduction measures, and a detailed program to acquire 10,000 acres of easements for habitat protection.</p>	<p>8. <u>Deferred Mitigation</u>. The DEIR/EIS impermissibly defers the formulation of mitigation measures to post-approval studies and plans of an uncertain date.</p> <p><b>II. COMMENTS ON SDEIR/EIS</b></p> <p>The GEA Working Group is comprised of the three Grassland entities submitting these comments (Grassland Water District, Grassland Resource Conservation District, and the Grassland Fund), two wildlife agencies (CDFW and USFWS), and more than half a dozen environmental non-profit organizations with expertise in wetlands and wildlife conservation (Audubon California, Defenders of Wildlife, Ducks Unlimited, Point Blue Conservation Science, California Waterfowl Association, The Nature Conservancy and Environmental Defense Fund).</p> <p>For years, the GEA Working Group met with Authority staff and consultants who were developing the DEIR/EIS, to focus on ways to avoid, minimize, and mitigate significant impacts on the GEA. Much of this work was not reflected in the DEIR/EIS. The SDEIR/EIS indicates that the additional analysis of noise and lighting impacts was conducted in response to comments received on the DEIR/EIS. However, the SDEIR/EIS continues to ignore both the results of regular meetings with the GEA Working Group, and the detailed comments on the DEIR/EIS that were previously submitted.</p>

## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

2126-6442 | The SDEIR/EIS provides little to no useful information about the Project, or the specific and enforceable mitigation measures that will be undertaken. Although the SDEIR/EIS takes steps toward improving wildlife protections through additional noise barriers outside the GEA, our extensive comments on noise impacts within the GEA are not addressed at all. Moreover, the supplemental nighttime lighting analysis in the SDEIR/EIS attempts to take steps toward better addressing those impacts, but the analysis and mitigation are inadequate and must be revised and strengthened. Unfortunately, the Authority appears to be running out of time to correct these flaws.

2126-6443 | A. Revised Project Description Appears to Include All-Night Train Operations

On page 3.7-E-3 of Appendix 3.7-E, the Supplemental Noise Analysis, the SDEIR/EIS states that trains would be operating for 24 hours each day. This represents a significant change to the Project description that would have wide-ranging implications for the environment, and would require numerous revisions to the DEIR/EIS. As just one example, page 3.7-E-9 of that same Appendix notes that impacts to kit fox were analyzed with the assumption that no trains would operate between 12 a.m. to 6 a.m. The operational schedule of the Project must be clarified before the DEIR/EIS can be approved. If the Project has been altered so that trains will run all night through the GEA, a revised environmental analysis will certainly be needed.

2126-6444 | B. Nighttime Lighting, and Associated Impacts in the GEA, Are Not Adequately Described

Pages 10-11 of our comments on the DEIR/EIS discussed how, despite repeated requests from the GEA Working Group, the Project description lacks any information about the location, height, or abundance of nighttime lighting during construction or operation, making it impossible to analyze impacts and propose appropriate mitigation. This is despite the fact that the GEA Working Group provided examples of successful Lighting Plans that other project proponents have completed in the vicinity of the GEA, and requested that the Authority do the same. Despite repeated requests and proposals presented by the GEA Working Group, the Authority has refused to develop a nighttime lighting plan for the GEA.

2126-6445 | Furthermore, the Authority has not updated its Technical Reports to reflect the new analysis and information presented in the SDEIR/EIS. Updating these reports is critical to providing a comprehensive assessment of the environmental impacts caused by the Project.

2126-6446

One specific failure to adequately describe and mitigate lighting impacts in the GEA includes a lack of information about nighttime construction. When analyzing impacts from construction lighting, page 3.7-F-4 of the SEIR/EIS states: “Night work within areas with existing low levels of ALAN and, thus, potential impacts due to construction site lighting, is only proposed in Coyote Valley and at the tunnel portals.” *Does this mean that the Project will not involve night work in any other areas with low levels of ALAN, such as the GEA?* This was promised to the GEA Working Group leading up to the publication of the DEIR/EIS, but no such clear statement is found anywhere in either the DEIR/EIS or the SDEIR/EIS. In fact, the “additional recommended measures” regarding construction lighting, described on page 3.7-F-12 of the DEIR/EIS, are stated to be needed for all construction areas east of Gilroy, which suggests that night work *would* occur in the GEA. A clearly stated restriction on nighttime construction in and near the GEA *must* be clearly stated, to resolve the otherwise confusing and misleading statements made by the Authority and the above-quoted statement in the SDEIR/EIS.

2126-6447

Another specific failure to adequately describe and mitigate lighting impacts in the GEA is a lack of information about the location of permanent operations and maintenance facilities. For example, although the GEA Working Group and the Authority staff and consultants had agreed that those facilities would be sited in already-developed areas as far from wetland habitat and state wildlife areas as possible, the DEIR/EIS still showed several “alternate” locations for two traction power paralleling stations, a radio tower, two ATC structures,” and a switching station near the GEA. As just as one example, a potential location for the switching station was directly adjacent to the Los Banos State Wildlife Area and the Grassland Environmental Education Center. The lack of information about the location of permanent facilities is perpetuated in the SDEIR/EIS.

2126-6448

C. IAMFs and Mitigation Measures, Plus New “Recommendations,” Remain Vague and Unenforceable

We are pleased that the Authority is taking more seriously the impacts associated with the Project’s nighttime lighting. However, the SDEIR/EIS does not adequately address this issue. Our comments on the DEIR/EIS spent a significant amount of time explaining the flaws in the lighting impacts analysis (*see pp. 26-30*), yet those comments are not addressed at all in the SDEIR/EIS.

2126-6449

We criticized the conclusion in the DEIR/EIS that nighttime lighting effects from Project operations would be less than significant because the impacts would be “localized.” The RDEIR/EIS appears to contradict that prior conclusion, stating that

## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

2126-6449	<p>even with previously proposed avoidance and mitigation measures, “lighting effects remain from the use of continuous lighting” and intermittent lighting associated with the Project. However, the statement that “effects remain” is inadequate under CEQA and NEPA. The SDEIR/EIS should be revised to clarify that the Authority has determined that nighttime lighting from Project construction an operation will be “significant,” and that the contrary conclusion in the DEIR/EIS has now changed.</p>	2126-6454	<p>Group, we agree with the SDEIR/EIS, on page 3.7-F-12, that if dark areas cannot be maintained, they can be “created” by taking specific steps to reduce nighttime lighting elsewhere within the GEA. This is a feasible additional mitigation measure for lighting impacts that should be incorporated into the DEIR/EIS.</p>
2126-6450	<p>Similarly, mitigation for these effects remains insufficient. The SDEIR/EIS, on page 3.7-F-12, describes five types of theoretical mitigation measures for nighttime lighting impacts: (1) maintain or create dark areas; (2) use lighting only where it is needed; (3) reduce lighting intensity; (4) reduce light duration (switch off lighting when not needed); and (5) minimize wavelengths with high biological activity.</p>	2126-6455	<p>The Grassland Ecological Area is an irreplaceable, internationally significant ecological resource. Further loss or degradation of this largest remnant wetland habitat in the Central Valley will have a negative impact on migratory species that move across the North American continent and among continents during their annual cycles. For these reasons, protection of this unique ecosystem is essential to the preservation and maintenance of the productivity of this important natural heritage. The Authority may not approve the Project until the DEIR/EIS is revised and recirculated, this time by properly addressing the comments made by members of the GEA Working Group.</p>
2126-6451	<p>We do not agree with the conclusion in the SDEIR/EIS that the first two of these measures have already been addressed to the extent feasible, citing IAMF #12 and other unspecified mitigation measures. Our comments on the DEIR/EIS criticized the vague and unenforceable language of IAMF #12, which sets forth a laundry list of potential measures to reduce lighting, with no actual specific commitments or oversight by a resource agency, and without enforceability (see pp. 29-30, 44). To the contrary, the specific measures proposed by the GEA Working Group are feasible, effective, and should be incorporated into the DEIR/EIS.</p>	2126-6456	<p><i>D. New Information on Tule Elk Ranges Must Be Considered</i></p> <p>The SDEIR/EIS, on page 3.7-E-10, states that tracking collar data for Tule Elk published in 2017 indicated that State Route (SR) 152 constitutes a barrier to elk moving northward, and therefore the SDEIR/EIS presumes that Tule Elk do not have access to land in the vicinity of the rail alignment. More recent tracking collar data, however, clearly indicates that this presumption is incorrect, and that Tule Elk do have access to land in that vicinity.</p>
2126-6452	<p>Second, the SDEIR/EIS improperly “recommends” five additional measures, without expressly incorporating those as mitigation measures. A recommendation is not an enforceable mitigation measure as required under CEQA and NEPA.</p>	2126-6457	<p>A thesis submitted by a Fresno State master’s student, Abigail Dziegiel, in May 2021 synthesizes tracking collar data for Tule Elk in the Project vicinity, collected by CDFW between 2015 and 2019. The data show that multiple elk occupy the area in the vicinity of the Project alignment, including the area near O’Neill Forebay that is located north of SR 152 and east of the proposed Pacheco Pass tunnel. CDFW is also in the process of developing a proposed wildlife overpass that would allow for greater movement of Tule Elk into this area. <i>A copy of Ms. Dziegiel’s thesis is attached to these comments.</i></p>
2126-6453	<p>Third, the language of the recommendations perpetuates the vague and unenforceable qualities seen in many other proposed measures. Such phrases include: (1) “notify wildlife agencies of planned activities and discuss means to minimize construction effects”; (2) perform recommended measures “to the extent feasible”; (3) employ alternatives, “for example by using methods other than lighting to ensure security”; and (4) use the “lowest color temperature feasible,” such as green or red lighting which may “be appropriate for some applications.” In addition to the vague nature of the recommended measures, how are they supposed to be overseen, and by whom? How would they be enforced?</p>	2126-6458	<p>The DEIR/EIS must be revised to reflect this new information, and to ensure that the Project avoids and mitigates any adverse impacts on Tule Elk through the addition of barriers to movement or disruption from noise, vibration, and other impacts.</p>
2126-6454	<p>Again, we urge the Authority to make revisions to the DEIR/EIS before it is too late, and have a straightforward discussion with the GEA Working Group about the need for a detailed Lighting Plan for the GEA. In addition to the specific and feasible design/mitigation measures previously proposed by the GEA Working</p>		



## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

2126-6459

E. Compensatory Mitigation for Monarch Butterfly Should Include Reference to Grassland Conservation Initiative

The SDEIR/EIS includes a new Mitigation Measure, BIO-MM#86, which would provide compensatory mitigation for impacts on monarch butterfly habitat. We request that this mitigation measure be revised to make reference to the monarch butterfly conservation initiatives currently being undertaken by the Grassland Resource Conservation District and Grassland Water District. By including a reference to existing monarch restoration initiatives near the Project, the proposed mitigation measure would thus ensure that the Authority is committed to investing in on-the-ground restoration, rather than paying in-lieu fees or similar actions to mitigate impacts on monarch butterflies.

2126-6460

Recently, GRCD was awarded a grant from the California Association of Resource Conservation Districts for the Grasslands Monarch-Friendly Canals Pilot Project, construction is complete and site restoration is now underway. The Pilot Project is restoring monarch habitat by planting native milkweed and other pollinator-friendly plant species along several miles of GWD canals, with the intention of scaling to a much larger habitat restoration project in the immediate vicinity of the proposed alignment. The Grassland Water District was selected to develop a larger proposal by the National Fish and Wildlife Foundation for further long-term investments in the monarch restoration effort within the GEA. We request that Mitigation Measure BIO-MM#86 be revised as follows:

BIO-MM#86: Provide Compensatory Mitigation for Impacts on Monarch Butterfly Habitat

*To compensate for permanent impacts on monarch butterfly habitat (breeding and foraging habitat for the monarch butterfly), the Authority would provide compensatory mitigation at a minimum 1:1 ratio for occupied breeding and foraging habitat, unless a higher ratio is required by the FESA. The Authority, in accordance with authorizations issued under the FESA, would determine the compensatory mitigation required to offset impacts on habitat for monarch butterfly. Compensatory mitigation could include one or more of the following:*

- *Purchase of credits from an agency-approved conservation bank or state/federally funded restoration program in the Project vicinity*
- *Acquisition in fee title of USFWS-approved property*

8

2126-6460

- *Purchase or establishment of a conservation easement or permanent habitat agreement with an endowment for long-term management of the property-specific conservation values, for example through the Grasslands Monarch-Friendly Canals Project*

- *An in-lieu fee contribution determined through negotiation and consultation with the USFWS.*

2126-6461

Representatives from the GWD, GRCD and Grassland Fund request further consultation with Authority staff regarding the issues raised in this letter and in our previous comments. Thank you for considering these comments.

Sincerely,



Ellen Wehr  
General Counsel

9

## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

### ABSTRACT

#### WHERE THE TULE ELK ROAM: HOME RANGE, MOVEMENT BARRIERS, AND WILDLIFE OVERCROSSING PLACEMENT

GPS radio tracking has fundamentally changed the way many biologists and land managers view animal habitat use and movement. We can now acquire a startling abundance of location-based data on many species, including many with characteristics that make them difficult to study; for example, the tule elk (*Cervus canadensis nannodes*), a wide-ranging ungulate endemic to California. Tule elk are sensitive to habitat loss, though they live in a landscape characterized by steady human development and disturbance. Despite this, research on the home range and anthropogenic effects on this subspecies is relatively rare. This study used the non-parametric home range algorithm T-LoCoH to construct tule elk home ranges with time-stamped GPS location data. I compared home range metrics in conjunction with sex, proximity to barriers, and month. Using ArcMap, I analyzed point location density and constructed movement paths to identify and assess potential barriers to movement for tule elk, located elk hotspots along a major highway, and identified potential sites for a wildlife overcrossing using a slope-based least cost path analysis. The results showed no clear home range patterns with respect to sex or month. However, proximity to barriers had a marked effect on home range size, and barriers such as highways and barbed wire fences also hindered tule elk movements in general. This study highlights the need to account for the effects that movement barriers and landscape features have on habitat use when designing projects to promote habitat connectivity for wide-ranging species like tule elk.

Abigail Stefani Dziegiel  
May 2021

## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

WHERE THE TULE ELK ROAM: HOME RANGE, MOVEMENT  
BARRIERS, AND WILDLIFE OVERCROSSING PLACEMENT

by  
Abigail Stefani Dziegiel

A thesis  
submitted in partial  
fulfillment of the requirements for the degree of  
Master of Science in Biology  
in the College of Science and Mathematics  
California State University, Fresno  
May 2021

APPROVED

For the Department of Biology:

We, the undersigned, certify that the thesis of the following student meets the required standards of scholarship, format, and style of the university and the student's graduate degree program for the awarding of the master's degree.

\_\_\_\_\_  
Abigail Stefani Dziegiel  
Thesis Author

\_\_\_\_\_  
Steve Blumenshine (Chair) Biology

\_\_\_\_\_  
David Lent Biology

\_\_\_\_\_  
Zhi Wang Earth and Environmental Sciences

For the University Graduate Committee:

\_\_\_\_\_  
Dean, Division of Graduate Studies

## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

## AUTHORIZATION FOR REPRODUCTION

## OF MASTER'S THESIS

  X   I grant permission for the reproduction of this thesis in part or in its entirety without further authorization from me, on the condition that the person or agency requesting reproduction absorbs the cost and provides proper acknowledgment of authorship.

       Permission to reproduce this thesis in part or in its entirety must be obtained from me.

Signature of thesis author: \_\_\_\_\_

## ACKNOWLEDGMENTS

I would first like to thank Cristen Langner, my advisor from California Department of Fish and Wildlife, for making this project possible. I have learned a lot about tule elk through our conversations, and from exploring the data you provided. I hope my findings will prove useful. To David Casady from CDFW, thank you for providing analytical support in developing my thesis goals and priorities.

To my committee chair, Steve Blumenshine, thank you for helping me develop my analytical skills and statistical literacy. I hope to continue learning from the scaffolding you helped put in place. Thank you for constantly seeking and sharing career, academic, and research opportunities. I have benefitted immensely from taking advantage of opportunities you have sent my way. Many aspects of this project were initially quite daunting, but things did gradually fall into place. I would like to thank my other committee members, Dr. Wang and Dr. Lent, for providing insights and guidance as I worked to understand and develop methods to tackle my research questions.

Thanks to my fellow Blumenshine Lab mates, including Amy, Curt, Stephen, and Karen, for helping me navigate the world of grad school with the choicest teas, coffees, and background music. Thanks to my many friends from other labs, including Dalton and Sami, for sharing your research with me, and for your camaraderie during those long evenings in the lab. Sami, thanks for keeping tabs on me, for being an awesome co-TA, and for keeping me sane when things got hectic.

Last, but far from least, thanks to my family and personal friends for supporting me for the past few years. I really could not have done this without all of you. Thank you, Nick, for keeping my spirits up when things got tough, and for reminding me to believe in myself. And thanks to all whom I neglected to name. While I would like to include each of you here, there are simply too many of you to fit on this page.

## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

## TABLE OF CONTENTS

	Page
LIST OF TABLES .....	vi
LIST OF FIGURES .....	vii
INTRODUCTION .....	1
Remote Sensing.....	1
Home Range Studies.....	2
How Barriers Affect Movement .....	3
Tule Elk History and Conservation .....	5
METHODOLOGY .....	9
Home Range .....	10
Movement Barriers .....	12
Identifying Potential Wildlife Overcrossing Sites .....	13
RESULTS .....	16
Home Range Analyses.....	17
Movement Barriers .....	27
Identifying Potential Wildlife Overcrossing Sites .....	41
CONCLUSION .....	46
Home Range .....	46
Movement Barriers .....	47
Identifying Potential Wildlife Overcrossing Sites .....	49
REFERENCES .....	51
APPENDIX: HOME RANGE CONSTRUCTION PARAMETERS .....	56

## LIST OF TABLES

	Page
Table 1. Results of reverse stepwise discriminant analysis to predict whether elk were male or female based on the following home range metrics: percent core area (core area %), and 95% and 50% home range area, edge length, and edge to area ratio. Prior probabilities were set to reflect the proportion of elk that were actually in each category (0.43 for female, 0.57 for male). ....	20
Table 2. Results of reverse stepwise discriminant analysis to predict whether elk home ranges were adjacent to the highway based on the following home range metrics: percent core area (core area %), and 95% and 50% home range area, edge length, and edge to area ratio. Prior probabilities were set to reflect the proportion of elk that were actually in each category. ....	26



# Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

viii

Page

## LIST OF FIGURES

	Page
Figure 1. The San Luis Reservoir Tule Elk Management Unit is completely bounded by roads and highways. The purple line indicates a section of highway that CDFW recognizes as a barrier of movement to tule elk and other species. ....	8
Figure 2. Overlaid 95% and 50% core area home ranges are shown for 24 male (shown in blue) and 17 female (shown in light green) tule elk. Areas where male and female ranges overlapped are dark green. The full bounds of any one individual's home range at any isopleth level are not necessarily contiguous. ....	16
Figure 3. The 95% and 50% home range area among female and male elk. ....	17
Figure 4. Boxplot showing the proportion of the 95% home range that was identified as 50% core use area for male and female elk. ....	18
Figure 5. Boxplot showing the edge lengths of 95% and 50% home ranges among male and female elk. Edge length refers to the combined lengths of the boundaries of all areas considered to be part of an individual's home range. ....	18
Figure 6. Boxplot of 95% and 50% home range edge to area ratio among female and male elk. ....	19
Figure 7. Discriminant analysis to distinguish between female and male elk based on 95% home range area. The outer circles represent 95% confidence groups, and inner circles represent 50% confidence groups. ....	21
Figure 8. Boxplot showing log scale hull revisitation rates by month. Hull revisitation is represented by the number of separate visits (nsv) per hull given an intervisit gap (ivg) of 12 hours. ....	21
Figure 9. Boxplot showing log scale visit duration per hull by month. Visit duration is represented by the mean number of locations per visit (mnlv) per hull given an intervisit gap (ivg) of 12 hours. ....	22
Figure 10. Boxplot showing the areas of the 95% and 50% home ranges according to whether the home range was adjacent to a highway. ....	23
Figure 11. Boxplot comparing the proportion of the 95% home range that was identified as 50% core use area for individuals depending on whether they were adjacent to SR 152 (in addition to other hard barriers). ....	23
Figure 12. Box plot of 95% and 50% home range edge lengths among elk according to whether their home ranges were adjacent to the highway. ....	24
Figure 13. Boxplot of the edge to area ratio of the 95% and 50% home ranges according to whether the home range was adjacent to a highway. ....	25
Figure 14. Discriminant analysis to categorize elk by home range metrics according to whether they were adjacent to a highway. The outer ellipses represent 95% confidence groups, and inner ellipses represent 50% confidence groups. ....	26
Figure 15. The grid separates the landscape into eight sections of equal area. The colored lines represent the movement paths of radio-collared tule elk. ....	28
Figure 16. Map of elk paths in grid section 1, which includes the northern region of the San Luis Reservoir, SR 152, and secondary roads. Elk paths are overlaid, with each individual represented by a uniquely colored line. Angles along line paths represent GPS location points. ....	29
Figure 17. Map of elk location points in grid section 1, which includes the northern region of the San Luis Reservoir, SR 152, and secondary roads. Location points of all individuals in the area are depicted as grey dots. ....	29
Figure 18. Map of elk paths in grid section 2, which includes the northeastern region of the San Luis Reservoir, the O'Neill Forebay, SR 152, I-5, and secondary roads. Elk paths are overlaid, with each individual represented by a uniquely colored line. Angles along line paths represent GPS location points. ....	30
Figure 19. Map of elk location points in grid section 2, which includes the northeastern region of the San Luis Reservoir, the O'Neill Forebay, SR 152, I-5, and secondary roads. Location points of all individuals in the area are depicted as grey dots. ....	31
Figure 20. Map of elk paths in grid section 3, which includes the southwestern region of the San Luis Reservoir, SR 152, and secondary roads. Elk paths are overlaid, with each individual represented by a uniquely colored line. Angles along line paths represent GPS location points. ....	32
Figure 21. Map of elk location points in grid section 3, which includes the southwestern region of the San Luis Reservoir, SR 152, and secondary roads. Location points of all individuals in the area are depicted as grey dots. ....	32
Figure 22. Map of elk paths in grid section 4, which includes the southeastern region of the San Luis Reservoir, SR 152, SR 33, I-5, and secondary roads. Elk paths are overlaid, with each individual represented by a uniquely colored line. Angles along line paths represent GPS location points. ....	34
Figure 23. Map of elk location points in grid section 4, which includes the southeastern region of the San Luis Reservoir, SR 152, SR 33, I-5, and secondary roads. Location points of all individuals in the area are depicted as grey dots. ....	35

## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

ix	x
Page	Page
Figure 24. Map of elk paths in grid section 5, which includes the region southwest of the San Luis Reservoir. Only secondary roads are present in this area. Elk paths are overlaid, with each individual represented by a uniquely colored line. Angles along line paths represent GPS location points. ....36	paths indicate the least costly path of movement for elk, while red indicates movement paths with the highest cost to an individual crossing SR 152. ....43
Figure 25. Map of elk location points in grid section 5, which includes the region southwest of the San Luis Reservoir. Only secondary roads are present in this area. Location points of all individuals in the area are depicted as grey dots. ....36	Figure 34. A 3-dimensional rendering of the modeled tule elk crossing paths (shown in red) along the section of SR 152 (shown as a double black line) that is adjacent to the San Luis Reservoir Wildlife Area. The northwestern extremes of the San Luis Reservoir are visible on the right side of the image. ....44
Figure 26. Map of elk paths in grid section 6, which includes the region southeast of the San Luis Reservoir. Only secondary roads are present in this area. Elk paths are overlaid, with each individual represented by a uniquely colored line. Angles along line paths represent GPS location points. ....37	
Figure 27. Map of elk location points in grid section 6, which includes the region southeast of the San Luis Reservoir. Only secondary roads are present in this area. Location points of all individuals in the area are depicted as grey dots. ....38	
Figure 28. Map of elk paths in grid section 7, which includes the distant region southwest of the San Luis Reservoir. Only secondary roads are present in this area. The path of the only collared individual in this area is represented by a teal-colored line. Angles along line paths represent GPS location points. ....39	
Figure 29. Map of elk location points in grid section 7, which includes the distant region southwest of the San Luis Reservoir. Only secondary roads are present in this area. The location points of the only collared individual in the area are shown as grey dots. ....39	
Figure 30. Map of elk paths in grid section 8, which includes the distant region southeast of the San Luis Reservoir. Only secondary roads are present in this area. The path of the only collared individual in this area is represented by a teal-colored line. Angles along line paths represent GPS location points. ....40	
Figure 31. Map of elk location points in grid section 8, which includes the distant region southeast of the San Luis Reservoir. Only secondary roads are present in this area. The location points of the only collared individual in the area are shown as grey dots. ....41	
Figure 32. Hot spot analysis using GPS location data. Sixteen individuals whose boundaries were adjacent to the highway boundary were mapped individually and superimposed on one another. ....42	
Figure 33. Slope-based least cost path analysis from San Luis Reservoir Wildlife Area to Cottonwood Creek Wildlife Area. SR 152 is shown in purple. This analysis was conducted using the 126 animal location points in San Luis Reservoir Wildlife Area that were within 150 meters of SR 152. Blue	

## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

2

## INTRODUCTION

As human development expands, biologists and land managers face increasingly numerous and complex conservation challenges. A key concern in conservation is the maintenance of connectivity between fragmented habitats, especially for wide-ranging species that are sensitive to habitat loss and fragmentation. The tule elk (*Cervus canadensis nannodes*), a protected subspecies of elk endemic to California, is one such example. The wide-ranging nature and protected status of tule elk (CDFW, 2018) make this subspecies difficult to study over long periods of time. Thus, despite the need for information about home ranges and movement patterns to inform habitat connectivity mitigation projects, research on tule elk is relatively sparse.

However, new remote data collection methods such as GPS radio tracking provide less labor intensive, and less invasive ways to obtain accurate, long-term location data. This study used GPS radio collar location data from the California Department of Fish and Wildlife to construct tule elk home ranges, determine how barriers such as highways and fences affect movement, and inform the placement of a wildlife overcrossing to connect two habitats that have been divided by a highway.

Remote Sensing

The idea to remotely track animal movements sparked in the 1950s with the efforts of researchers like LeMunyan, whose team developed their own miniature radio transmitter in the hopes of spending less time searching burrows for woodchucks (*Marmota monax*) and more time studying their physiology (LeMunyan et al., 1959). Since then, ecologists have expanded beyond simply trying to locate elusive study subjects with remote transmitters to using them to remotely collect location, physiological, and other data. Remote sensing has rapidly broadened researchers' ability to study wildlife from a distance in ways that were once either impossible or notoriously

difficult. Detailed animal movement paths that would normally require countless hours of in-person field observation to delineate can now be reconstructed using remotely collected data from tools such as VHF radio transmitters and GPS radio collars. The ability to retrieve location data at regular time intervals enhances our ability to answer questions about how animal movement relates to many other aspects of animal ecology including behavior, species distributions, and population structure (Patterson et al., 2008), habitat use and home ranges (Broomhall et al., 2003; Seidel & Boyce, 2016; Klaassen & Broekhuis, 2018; Amor et al., 2019), responses to anthropogenic impacts like roads (Dickson et al., 2005; Shepard et al., 2008; Gates et al., 2012) and fences (Loarie et al., 2009; Vanak et al., 2010; Gates et al., 2012; Cozzi et al., 2013; Gagnon et al., 2015), migration movements (Siegel et al., 2016; Marques et al., 2020), and dispersal patterns (Fryxell et al., 2008). As a whole, remote sensing provides more avenues to study species that are cryptic, wide-ranging, or generally difficult to observe (Wilmers et al., 2015), and offers less intrusive methods for studying protected species.

Home Range Studies

Long-term location point data can be used to construct home ranges and utilization distributions, which delineate the areas an animal used over a given period of time and differentiate areas according to how often the animal used them. The simplest method to construct a home range is to draw a minimum convex polygon that never angles inward and contains all of the animal's recorded locations. This method is simple and intuitive, and its core concept is used frequently. However, polygons alone do not provide any insight regarding the animal's movement or behavior within the boundaries of its home range and can encompass areas that are never actually used (Worton, 1987). Kernel density estimators are one answer to the need to assess habitat use within a home range. Kernel methods construct utilization distributions by weighting each location point

## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

3

according to the density of points around it. This results in a collection of probability distributions that are then smoothed to represent the intensity of an animal's habitat use in an area as a collection of peaks and valleys. This provides much more information than the minimum convex polygon. However, many basic kernel methods are parametric methods that still tend to include unused areas and can ignore obvious boundaries and holes (such as roads and reservoirs) in an animal's home range (Getz et al., 2007).

Time Local Convex Hull (T-LoCoH) is a non-parametric home range construction method that constructs smaller minimum convex polygons (referred to as "hulls") around each location point and its nearest neighbors (Lyons et al., 2013). This algorithm has the added benefit of incorporating the time elapsed between each location point to help determine who those nearest neighbors are, and to construct a utilization distribution with each hull. These features contribute to sensitivity in constructing irregularly shaped home ranges and allows the user to glean information about habitat use and movement within a home range (Lyons et al., 2013). T-LoCoH has been used to estimate home range size, identify core use areas, measure site fidelity, and analyze habitat use and movement according to sex, seasons, and other metrics in a wide range of species including deer (Dinh et al., 2020), giraffes (Flanagan et al., 2016), grey seals (Lidgard et al., 2020), big cats (Briers-Louw et al., 2019), and sturgeon (Whitmore & Litvak, 2018).

#### How Barriers Affect Movement

The advancement in home range algorithms has also broadened researchers' ability to answer questions about anthropogenic effects on animal habitat use, home ranges, and movement. Urban development has diminished and divided the amount of suitable habitat available to wildlife. Even where there is enough habitat to support a species, a lack of connectivity between different areas of the landscape may hinder natural movement and can be a cause for concern (Villard & Metzger, 2014). At the

4

population level, reduced connectivity between habitats could lead to genetically partitioned subpopulations that appear stable as a whole population, while each subpopulation individually experiences inbreeding depression (Shepard et al., 2008). It seems likely that fragmentation effects such as this largely depend on the characteristics of both the barrier and the species in question.

Roads are frequently incriminated as agents of habitat fragmentation, but the degree to which a road prevents wildlife passage varies widely. According to Forman and Alexander (1998), the connectivity between adjacent habitats decreases as road width and traffic density increase. Furthermore, the size, mobility, and adaptations of the species seem to play a role. Oxley et al. (1974) found that animals adapted to open landscapes crossed roads more readily than forest-adapted species, and that divided highways with wide clearances and low vegetative cover seemed to inhibit the dispersal of small mammals. Wide, busy roads are more likely than small roads to restrict the movement of large animals like pronghorn (Gates et al., 2012) and cougars (Dickson et al., 2005). Fenced roads can further limit crossing by animals that might not otherwise be deterred (Jaeger & Fahrig, 2004; Gagnon et al., 2015), and fences alone have also been shown to alter movement patterns, especially in large mammals (Cozzi et al., 2013; Vanak et al., 2010; Loarie et al., 2009; Gates et al., 2012). Past studies such as that of Oxley et al. (1974) relied on intensive methods such as mark and recapture to deduce animal movements along or across roads. GPS location data allows us to answer these questions with far more ease and certainty.

Habitat fragmentation is an especially challenging issue for wide-ranging species when anthropogenic development reduces movement between habitats. One potential strategy to improve habitat connectivity for these species is the construction or maintenance of wildlife corridors. Wildlife corridors provide animals with safe passageways across anthropogenic barriers that separate otherwise contiguous habitat.

## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

5

Where pre-existing corridors do not exist, man-made under- and overcrossings have been constructed in places like Banff National Park and have been proposed in others like southern California. Location data coupled with GIS analysis could provide a powerful way to inform the ideal placement of wildlife overcrossings based on landscape features that are likely to be relevant to the target species. Gentle slope, low topographic complexity, and various slope aspects, for example, seemed to facilitate marten, elk, wolf, lynx, and cougar movement along and across roads at Banff National Park (Alexander & Waters, 2000).

Tule Elk History and Conservation

Rapid population growth in California is likely to affect large mammals who are sensitive to habitat loss and fragmentation. The tule elk (*Cervus canadensis nannodes*), a protected subspecies of elk endemic to California, is a prime example. Faced with habitat loss due to farming and population declines due to unregulated hunting, wide-ranging populations of the once widespread tule elk dropped so low that they were thought to be extinct in the 1870s (McCullough, 1969). Tule elk narrowly avoided this fate, but only through the arduous work of legislators and local conservationists (McCullough, 1969). As tule elk populations have grown, conservation efforts have recentered from simply avoiding extinction towards broadening our knowledge of the subspecies, promoting its genetic diversity, and maintaining habitat stability (CDFW, 2018).

General knowledge regarding tule elk home ranges is relatively sparse. In other elk subspecies, home range size and location have been found to vary by herd, season, hunting season, and diel period (Amor *et al.*, 2019). Seidel and Boyce (2016) found that elk generally tend to select areas with more forage, protective cover, steeper slopes, and lower traffic on the nearest road. Sex has also been found to influence habitat selection, but not home range size (McCorquodale, 2003). Habitat loss and fragmentation due to

6

human development likely hinder migratory behavior in tule elk, though migration is a defining characteristic of other subspecies. Furthermore, tule elk occupy more open landscapes than other elk subspecies. Therefore, it is uncertain whether home range characteristics observed in other elk would be similar in tule elk.

There are at least 22 geographically isolated metapopulations of tule elk scattered across California (Williams *et al.*, 2004). State management of the species includes targeted translocations of certain individuals to other populations to encourage genetic diversity. However, large distances and extensive human development present significant barriers to natural gene flow among these groups. This genetic isolation, in combination with a genetic bottleneck due to near extinction, has had lasting impacts on the statewide population. For instance, Williams *et al.* (2004) found that tule elk have less than 50% of the heterozygosity and allelic diversity observed in subspecies such as Roosevelt and Manitoban elk. The effective population size of tule elk has been estimated to be between 10 and 13% of the census population size (Williams *et al.*, 2004), which implies that despite significant population growth, the bulk of tule elk genetic diversity relies on the reproductive success of relatively few individuals.

Anthropomorphic disturbance can play an important role not only in gene flow but also in general habitat use. The effect of roads and other barriers on elk habitat use have been widely studied, and the broad consensus is that elk tend to avoid roads, especially those with high amounts of traffic (Dodd *et al.*, 2007; Gagnon *et al.*, 2007; Seidel and Boyce, 2016; Prokopenko *et al.*, 2017). However, proximity to water and forage may encourage elk to approach or cross roads (Dodd *et al.*, 2007; and Gagnon *et al.*, 2007). Barrier effects on tule elk habitat use and movement have not been well-explored, yet this is an important topic given the ever-increasing landscape surrounding this species.



## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

7

Given that anthropogenic impacts to the landscape are unlikely to disappear, it is critical to understand how they affect animal habitat use and movement patterns when making management decisions. The California Department of Fish and Wildlife (CDFW) has identified key areas in California where tule elk and other wildlife species face movement barriers that fragment critical habitat patches and pose conservation concerns. Currently, CDFW seeks to build a wildlife overcrossing over State Route 152 (SR 152) to connect the San Luis Reservoir Tule Elk Management Unit (SLR Management Unit) to the adjacent Cottonwood Creek Wildlife Area (Figure 1). This could significantly increase the available habitat for the more than 687 tule elk living in the SLR Management Unit (C. Langner, personal communication, November 2019). Information regarding tule elk home ranges, habitat use, and responses to movement barriers would provide value to this decision-making process.

For this study, CDFW provided GPS location data that I used to describe tule elk home range characteristics, assess sensitivity to various movement barriers, and identify locations along SR 152 that could be suitable for installation of a highway overcrossing. In the home range analyses I estimated home range area, edge length, and edge to area ratio for 95% and 50% core home ranges, and the ratio between core area and 95% area (hereafter referred to as “percent core area”). I compared these metrics among tule elk according to sex and proximity to a highway. In addition, I calculated hull visit duration and visitation rate and analyzed them for monthly patterns. I assessed the effects of barriers on movement by identifying landscape features that may have impacted location point and movement path density. Finally, I identified potential overcrossing sites based on overall tule elk location density and on the slope of the terrain.

8

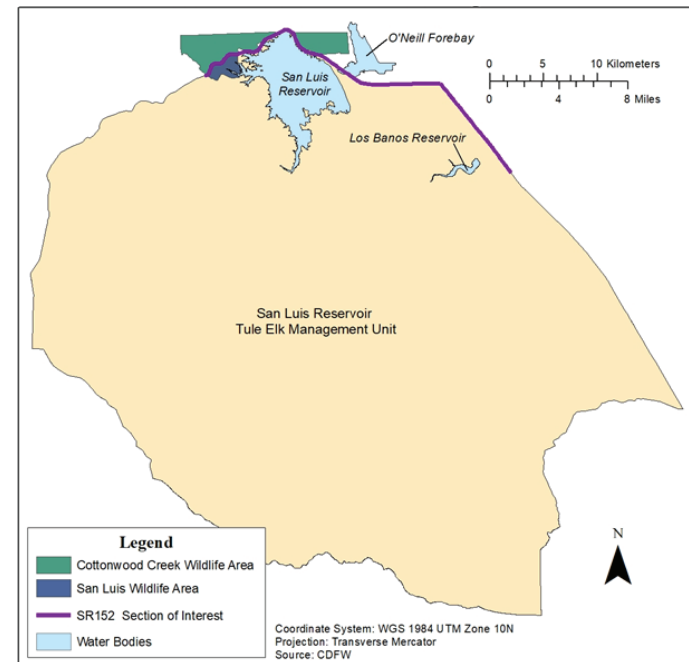


Figure 1. The San Luis Reservoir Tule Elk Management Unit is completely bounded by roads and highways. The purple line indicates a section of highway that CDFW recognizes as a barrier of movement to tule elk and other species.

## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

10

### METHODOLOGY

The study was located at the San Luis Reservoir Tule Elk Management Unit, which encompasses the San Luis Reservoir (Figure 1) and extends into the counties of Merced, Santa Clara, Fresno, and San Benito. The general area is semiarid with hilly terrain and is dominated by an oak woodland community of annual grasses, shrubs, and trees (CDFW, 2018). The unit is about 500,000 acres comprising about 90% privately-owned land that is mostly used for livestock grazing (CDFW, 2018). Public lands within the management unit include Pacheco State Park (6,800 acres) and the San Luis Reservoir State Recreation Area (25,000 acres). The Upper Cottonwood Creek Wildlife Area, located north of State Route 152, is a state-owned management area north of the tule elk management unit that contains a small number of tule elk. This area has suitable habitat for the species; however, State Route 152 completely separates the Upper Cottonwood Creek Wildlife Area from the adjacent tule elk management unit. The tule elk herds included in this study were mostly concentrated south of State Route 152, though two were located in the Cottonwood Creek Wildlife Area.

California Department of Fish and Wildlife (CDFW) biologists used Lotek Iridium Track GPS radio collars to collect long-term location data every five hours from November 14, 2015 to November 21, 2019. The total duration of recording time per individual varied for a number of reasons; mainly, premature collar loss and mortality. Five-hour intervals were chosen to ensure that every hour of the day would be represented in the dataset. Whenever CDFW staff determined that an elk might come in close proximity to the highway, they manually changed the sampling interval from every five hours to every hour. This was done to improve spatial and temporal resolution in this area of interest. Early collar collection occurred when animals lost their collars, died from

natural causes, or were killed by vehicle collisions on the highway. The ultimate fate of each animal in the study was recorded when possible.

To prepare the GPS location data for analysis, I projected all coordinates in ArcGIS 10.6.1 using WGS 1984 UTM Zone 10N, Universal Transverse Mercator. Location points that were clearly erroneous were removed from each dataset (for instance, data points located far from the study site that were recorded after the collar was removed from the individual). Shapefiles were created for each individual and saved for use in the GIS analyses described below.

### Home Range

The goals of these analyses were to determine home range size, edge-area ratios, home range overlap between individuals, and whether differences exist between individuals based on sex, month, and proximity to barriers. While most individuals were sampled every five hours, this was not always the case. For these home range-based analyses, I only used individual datasets where five-hour intervals were available in order to standardize the time intervals. In instances where time intervals were changed from five hours to one hour, I used every fifth measurement and omitted the rest of the time points. Furthermore, while most datasets were largely intact, some included large time gaps near the beginning or end. In these cases, I excluded data separated by a gap of more than two days to minimize bias in the calculation of the time-use metrics.

I constructed home ranges for 44 individuals using the R package T-LoCoH version 1.40.07. This R package was designed to construct home ranges and analyze movement patterns with data that include time values. This time local convex hull (T-LoCoH) method is a nonparametric analysis that was designed to use time-stamped GPS location data to form local minimum convex polygons (hulls) that can be combined to construct larger utilization distributions (Lyons et al., 2013). For each location point, the

## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

11

algorithm selects a set of nearest neighbors based on parameters chosen by the analyst to form hulls, which are then merged to form isopleths. I chose to locate nearest neighbors using the k-method, which uses the kth nearest neighbors to form a hull for each point. In T-LoCoH, nearest neighbor selection incorporates a metric called time-scaled distance (TSD), which translates time between points into a measure of distance (Lyons et al., 2013). This allows the analyst to weight the selection of the kth nearest neighbors towards points that are close in time, and away from points that may be near spatially but are far away in time. The equation for TSD involves calculation of the individual's maximum theoretical velocity, which is adjusted by a dimensionless scaling factor,  $s$ . The value of  $s$  determines how strongly time is weighted in selecting nearest neighbors. When  $s = 0$ , time has no bearing on nearest neighbor selection. As  $s$  increases, time becomes more important in the selection of nearest neighbors. For most tule elk, time and location data were collected for one or more years. Thus, I chose values for  $s$  so that 80% of the hulls were time-selected to minimize the number of temporally-distant points used as nearest neighbors. See Appendix A for the metrics used to construct the home range for each individual in this study.

For this particular dataset, data points that landed on daylight saving time hour shifts presented complications when constructing home ranges in R. To avoid inaccuracies in time-space calculations due to shifting hours forward or back, I used GMT rather than local time (PST) since GMT does not incorporate daylight saving time. This suited the goals of this study; however, it should be noted that any study reliant on the ability to reference local time would require a different approach.

#### Statistical Analysis

I used JMP 16.0 to analyze hull and isopleth metrics according to sex, month, and proximity to the highway. In time-based home ranges, the 95% home range estimates the

12

area in which an animal is likely to be found 95% of the time (Powell & Mitchell, 2012). Its core use area is typically defined as the 50% home range. I defined the percent core area as the ratio of core area to the 95% home range. Edge length refers to the combined perimeters of the home range (since a single home range can include areas that are not joined). I graphically compared percent core area, and home range area, edge length, and edge to area ratio for the 95% and 50% home ranges among males and females, and according to whether elk were adjacent to the highway. Elk were considered adjacent to a highway if any portion of their home range was within 100 meters of a highway. I then used backwards stepwise quadratic discriminant analyses to determine whether these metrics could be used to predict whether elk were male or female, and whether their home range was adjacent to a highway. The quadratic discriminant analysis assumes unequal within-group covariance matrices and that group sample sizes are not small relative to the number of covariates used in the analysis. Since group sample sizes were unequal, I set prior probabilities to equal the proportional occurrence of the existing sample sizes. Finally, I plotted hull visitation rate and visit duration by month to assess these for any potential monthly patterns.

#### Movement Barriers

I used the ArcMap "Points to Line" tool to convert the five-hour time interval location data points into chronological movement paths for each tule elk. I then used the "Create Fishnet" tool to divide the area used by tule elk in the study into a grid with a total of eight rectangular sections of equal area. The top left (northwest corner) boundary coordinates were 10N -13500865m E 4458230m N, and the bottom right (southeast corner) was 10N -13461420m E 4416580m N.

## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

13

I used Google Earth Pro to identify and characterize potential movement barriers such as roads, fences, human development, geological formations, and bodies of water that accompanied abnormal patterns in location point density and movement paths.

### Identifying Potential Wildlife Overcrossing Sites

The goal of these analyses was to identify 3-5 areas along SR 152 that could be suitable sites to construct a highway overcrossing to increase connectivity between the SLR Management Unit to the Cottonwood Creek Wildlife Area.

To construct maps, I used the following publicly available datasets from CDFW: California Lakes, which included the shapefiles for San Luis Reservoir and other bodies of water in the management unit; California Streams; Elk Hunt Zones, which included the boundary file for the San Luis Reservoir Elk Management Unit; Wildlife Movement Barrier Priorities, which included the State Route 152 segment of interest; CDFW Owned and Operated Lands and Conservation Easements, which included the boundary files for the Cottonwood Creek Wildlife Area and the San Luis Wildlife Area.

I used a 1/3 arc-second digital elevation model (DEM) from USGS and projected it with WGS 1984 UTM Zone 10N. I clipped this DEM file to my area of interest and used it to create a triangular irregular network (TIN) and a slope raster in degrees. I used the TIN to create a 3D model of the study site, and I used the slope raster in the least cost path analysis. I acquired TIGER road shapefiles for Merced County (2017) and Santa Clara County (2014) from Data.gov.

### Elk Location Hot Spot Analysis

I used tule elk point locations in an optimized hot spot analysis to highlight areas along State Route 152 that were frequented by tule elk. Assuming that elk would be more likely to use a wildlife overcrossing in an already heavily used area, the hot spot analysis should highlight ideal locations for a highway overcrossing. In addition, it should also

14

highlight areas where barriers may need to be implemented to prevent animals from crossing the highway at undesired locations.

The analysis for the optimized hot spot analysis was completed in ArcGIS 10.6.1. In general, this analysis was designed to highlight areas near SR 152 that were heavily frequented by tule elk during the study period. Specifically, this analysis focuses on a section of SR 152 that CDFW has identified as a major habitat connectivity barrier. The hotspot analysis was performed to highlight key areas where tule elk would be likely to take advantage of a future wildlife overcrossing, and to identify sections of the highway where preventative measures may reduce unwanted crossings.

There were 16 collared tule elk with ranges adjacent to the CDFW-defined State Route 152 segment of interest. I used the ArcGIS optimized hotspot analysis to identify location clusters for these whose home ranges were adjacent to the CDFW-defined State Route 152 segment of interest. I ran the hot spot analysis for each individual and grouped them together on one map. The hot spot analysis identified and grouped areas according to the density of elk location data points. Thus, areas that the tule elk frequently visited are clustered together and differentiated from areas with lower rates of elk use.

### Least Cost Path Analysis

I used a slope-based least cost path analysis to identify potential locations for one or more highway overcrossings along State Route 152 that would allow tule elk to cross from the San Luis Wildlife Area to the Cottonwood Creek Wildlife Area.

The analysis for the Least Cost Path Analysis was completed using ArcGIS 10.6.1. The least cost path analysis utilized three main inputs: starting locations, a cost backlink raster, and a cost distance raster. For this analysis, I set the path type to determine a least-cost path from each cell that I defined as a starting location. For this analysis, each starting location represents a recorded tule elk location point.

## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

15

The starting location cells for the cost path analysis were generated using elk GPS locations in the San Luis Wildlife Area that were located within 150 meters of State Route 152. There were 126 elk location points that fit these criteria. I converted the location points to raster format so that each elk location point was represented by a cell.

I created the cost backlink raster using the slope raster, and I set the Cottonwood Creek Wildlife Area as the source (destination) location. The slope raster and the Cottonwood Creek Wildlife Area were also used to generate the cost distance raster.

## RESULTS

Figure 2 shows the combined 95% and 50% core home ranges of male and female elk in the study area. Overall, there was a high degree of home range overlap among different individuals, especially in areas near the San Luis Reservoir. Most female elk home ranges were clustered near the reservoir, but several male elk ranges extended farther into the interior of the management unit. Most elk in the study were located within the boundaries of the management unit; however, two males occupied areas north of SR 152, within the Cottonwood Creek Wildlife Area.

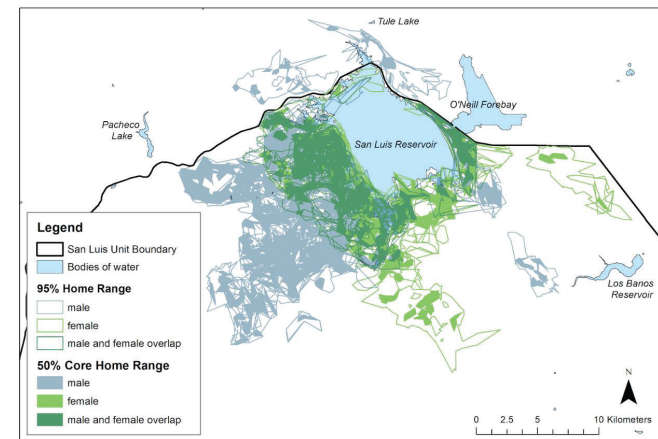


Figure 2. Overlaid 95% and 50% core area home ranges are shown for 24 male (shown in blue) and 17 female (shown in light green) tule elk. Areas where male and female ranges overlapped are dark green. The full bounds of any one individual's home range at any isopleth level are not necessarily contiguous.



## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

17

### Home Range Analyses

The mean 95% home range area among all elk was 24.99 km<sup>2</sup> ( $N = 44$ ,  $SD = 14.7$ ). The mean 95% home range area among female elk was 20.00 km<sup>2</sup> ( $N = 19$ ,  $SD = 9.80$ ). As shown in Figure 3, female 95% home ranges were slightly smaller than those of male elk 95% home range area ( $N = 25$ ,  $M = 28.79$  km<sup>2</sup>,  $SD = 16.75$ ). The mean 50% (core) home range area among all elk was 5.93 km<sup>2</sup> ( $N = 44$ ,  $SD = 4.18$ ). The mean core home range area among female elk was 4.79 km<sup>2</sup> ( $N = 19$ ,  $M = 4.79$  km<sup>2</sup>,  $SD = 2.81$ ), which was smaller than that of the average male elk ( $N = 25$ ,  $M = 6.79$  km<sup>2</sup>,  $SD = 4.85$ ).

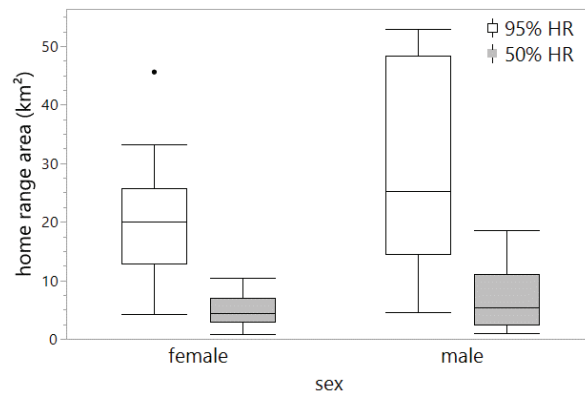


Figure 3. The 95% and 50% home range area among female and male elk.

Core areas made up an average of 23% of the entire 95% home range among all elk ( $N = 44$ ,  $SD = 6.93$ ). As shown in Figure 4, core area percent was similar among female ( $N = 19$ ,  $M = 23\%$ ,  $SD = 5.73$ ) and male ( $N = 25$ ,  $M = 23\%$ ,  $SD = 7.83$ ) elk.

18

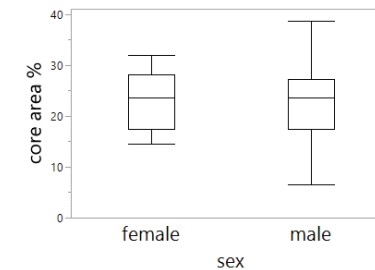


Figure 4. Boxplot showing the proportion of the 95% home range that was identified as 50% core use area for male and female elk.

The total perimeter of each home range was defined as the edge length. Figure 5 shows the 95% and 50% home range edge lengths of male and female elk. The mean 95% home range edge length of 95% was 58.77 km ( $N = 44$ ,  $SD = 29.09$ ). The mean core home range edge length was 41.05 km ( $N = 44$ ,  $SD = 23.39$ ). Mean core home range edge length was larger among males ( $N = 25$ ,  $M = 45.89$  km,  $SD = 27.13$ ) than females ( $N = 19$ ,  $M = 34.69$  km,  $SD = 15.83$ ).

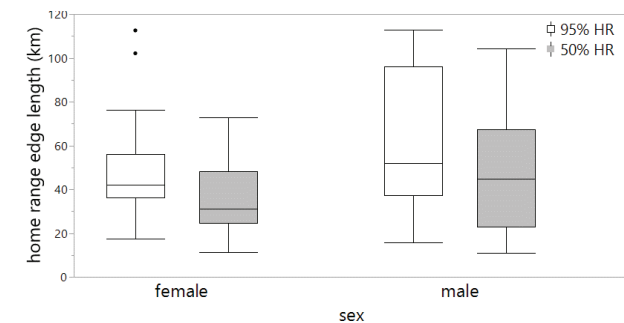


Figure 5. Boxplot showing the edge lengths of 95% and 50% home ranges among male and female elk. Edge length refers to the combined lengths of the boundaries of all areas considered to be part of an individual's home range.

## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

19

Figure 6 shows the edge to area ratios for the 95% and 50% home ranges of male and female elk. The mean edge to area ratio for 95% home ranges among all elk ( $N = 44$ ) was 2.65 km/km<sup>2</sup> ( $SD = 0.92$ ). This value was similar among females ( $N = 19$ ,  $M = 2.78$  km/km<sup>2</sup>,  $SD = 1.05$ ) and males ( $N = 25$ ,  $M = 2.54$  km/km<sup>2</sup>,  $SD = 0.82$ ). The mean edge to area ratio for core home ranges among all elk ( $N = 44$ ) was 8.38 ( $SD = 3.60$ ). Core edge to area ratio was also similar among females ( $N = 19$ ,  $M = 8.75$  km/km<sup>2</sup>,  $SD = 4.38$ ) and males ( $N = 25$ ,  $M = 8.09$  km/km<sup>2</sup>,  $SD = 2.94$ ).

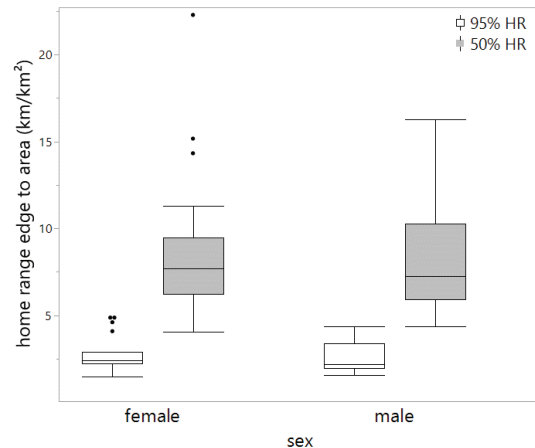


Figure 6. Boxplot of 95% and 50% home range edge to area ratio among female and male elk.

I used the reverse stepwise discriminant analysis (Table 1) to predict whether elk were male or female based on the following home range metrics: percent core area, and 95% and 50% home range area, edge length, and edge to area ratio. Of all metrics, only the 95% home range area was marginally significant ( $p = 0.0483$ ) with an eigenvalue of

20

0.099 when used as a predictor. As seen in Figure 7, there was a moderate degree of overlap in the 50% and 95% confidence intervals when grouping male and female elk. This model correctly identified male and female elk just 59% of the time based on the 95% home range area.

Table 1. Results of reverse stepwise discriminant analysis to predict whether elk were male or female based on the following home range metrics: percent core area (core area %), and 95% and 50% home range area, edge length, and edge to area ratio. Prior probabilities were set to reflect the proportion of elk that were actually in each category (0.43 for female, 0.57 for male).

Variables	F	Wilks' Lambda	df	prob > F	Eigenvalue
area95% + edge95% + edge:area95% + area50% + edge50% + edge:area50% + corearea%	0.6478	0.8881289	7	0.7136	0.12596272
area95% + edge95% + edge:area95% + area50% + edge50% + edge:area50%	0.7764	0.8881767	6	0.5936	0.12590204
area95% + edge95% + edge:area95% + area50% + edge50%	0.9503	0.8888533	5	0.4601	0.12504501
area95% + edge95% + edge:area95% + area50%	1.2037	0.8901131	4	0.3247	0.12345273
area95% + edge95% + area50%	1.4995	0.8989076	3	0.2294	0.11246137
area95% + area50%	2.1599	0.9046808	2	0.1283	0.10536228
area95%	4.1385	0.9103019	1	0.0483	0.0985366

## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

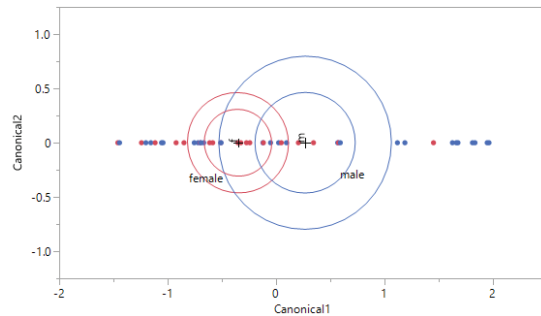


Figure 7. Discriminant analysis to distinguish between female and male elk based on 95% home range area. The outer circles represent 95% confidence groups, and inner circles represent 50% confidence groups.

Hull visitation rate was approximated using the number of separate visits (nsv) per hull. The overall mean nsv per hull was 112.01 ( $N = 135993$ ,  $SD = 102.08$ ). As shown in Figure 8, the variation in visitation rate among months was relatively low and there were many extreme outliers.

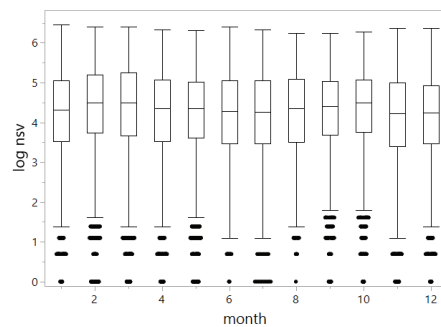


Figure 8. Boxplot showing log scale hull revisitation rates by month. Hull revisitation is represented by the number of separate visits (nsv) per hull given an interval gap (ivg) of 12 hours.

21

Hull visit duration was approximated using the mean number of locations per visit (mnlv) for each hull. The overall mnlv per hull was 3.34 ( $N = 135993$ ,  $SD = 1.44$ ). As shown in Figure 9, visit duration was similar each month, with a high number of outliers.

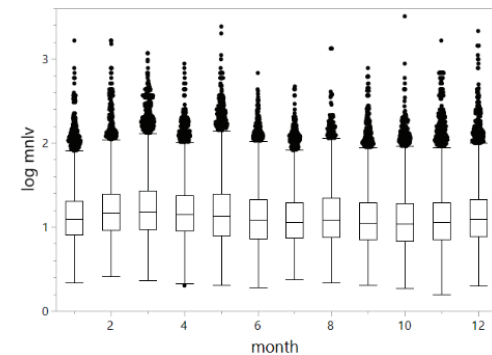


Figure 9. Boxplot showing log scale visit duration per hull by month. Visit duration is represented by the mean number of locations per visit (mnlv) per hull given an interval gap (ivg) of 12 hours.

22

The mean 95% home range area for elk adjacent to the highway was 15.27 km<sup>2</sup> ( $N = 16$ ,  $SD = 10.11$ ). Elk that were not adjacent to the highway had larger home ranges ( $N = 28$ ,  $M = 30.54$  km<sup>2</sup>,  $SD = 14.12$ ) (Figure 10). Elk whose home ranges were not adjacent to the highway also had larger 50% core areas ( $N = 28$ ,  $M = 7.23$  km<sup>2</sup>,  $SD = 4.16$ ) when compared to elk with home ranges adjacent to the highway ( $N = 16$ ,  $M = 3.65$  km<sup>2</sup>,  $SD = 3.18$ ) (Figure 10).

Figure 11 shows the proportion of core area within the 95% home ranges of elk depending on whether they were adjacent to a highway. The mean core area percent was similar among elk adjacent ( $N = 16$ ,  $M = 22\%$ ,  $SD = 5.74$ ) and not adjacent ( $N = 28$ ,  $M = 23\%$ ,  $SD = 7.58$ ) to the highway.

## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

23

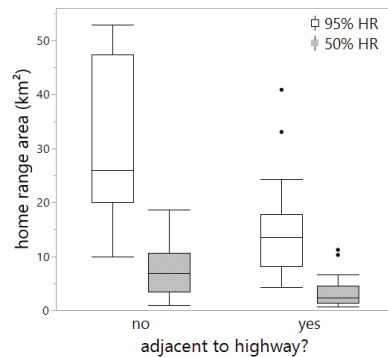


Figure 10. Boxplot showing the areas of the 95% and 50% home ranges according to whether the home range was adjacent to a highway.

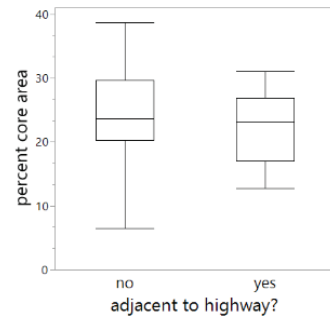


Figure 11. Boxplot comparing the proportion of the 95% home range that was identified as 50% core use area for individuals depending on whether they were adjacent to SR 152 (in addition to other hard barriers).

Figure 12 compares edge lengths among elk according to whether they were adjacent to a highway. The mean 95% home range edge length was 42.29 km ( $N = 16$ ,  $SD = 19.75$ ) among elk adjacent to the highway, which was smaller than that of elk that were not adjacent to the highway ( $N = 28$ ,  $M = 68.18$  km,  $SD = 29.64$ ). Elk adjacent to the

24

highway also had smaller core area edge lengths ( $N = 16$ ,  $M = 28.16$  km,  $SD = 20.79$ ) when compared to elk who were not adjacent to the highway ( $N = 28$ ,  $M = 48.42$  km,  $SD = 21.83$ ).

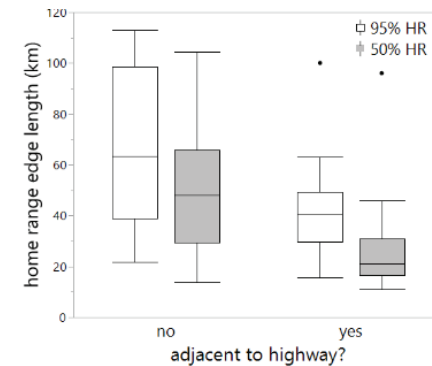


Figure 12. Box plot of 95% and 50% home range edge lengths among elk according to whether their home ranges were adjacent to the highway.

The 95% home range edge to area ratio was higher among elk adjacent to the highway ( $N = 16$ ,  $M = 3.19$  km/km<sup>2</sup>,  $SD = 0.97$ ) when compared to elk who were not adjacent to the highway ( $N = 28$ ,  $M = 2.34$  km/km<sup>2</sup>,  $SD = 0.75$ ) (Figure 13). This was also the case when comparing the edge to area ratios of the 50% core areas. Elk adjacent to the highway had a mean core area edge to area ratio of 9.69 km/km<sup>2</sup> ( $N = 16$ ,  $SD = 4.45$ ), while elk who were not adjacent to the highway had a mean edge to area ratio of 7.63 km/km<sup>2</sup> ( $N = 28$ ,  $SD = 2.84$ ).

## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

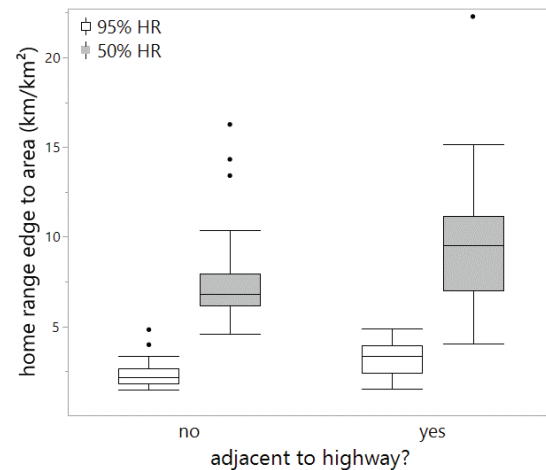


Figure 13. Boxplot of the edge to area ratio of the 95% and 50% home ranges according to whether the home range was adjacent to a highway.

I used the reverse stepwise discriminant analysis (Table 2) to predict whether elk home ranges were adjacent to the highway based on the following home range (HR) metrics: percent core area, and 95% and 50% HR area, edge length, and edge to area ratio.

I chose the model incorporating the following home range (HR) metrics: 95% HR edge length, 95% HR edge to area ratio, 50% HR edge length, and 50% HR edge to area ratio. As shown in Figure 14, there was no overlap between the 50% and 95% confidence intervals when grouping elk based on whether their home ranges were adjacent to the highway. This model correctly predicted whether elk home ranges were adjacent to the highway about 86% of the time.

Table 2. Results of reverse stepwise discriminant analysis to predict whether elk home ranges were adjacent to the highway based on the following home range metrics: percent core area (core area %), and 95% and 50% home range area, edge length, and edge to area ratio. Prior probabilities were set to reflect the proportion of elk that were actually in each category.

Variables	F	Wilks' Lambda	df	prob > F	Eigenvalue
area95% + edge95% + edge:area95% + area50% + edge50% + edge:area50% + corearea%	4.8077	0.5168387	7	0.0007	0.93483963
area95% + edge95% + edge:area95% + area50% + edge50% + edge:area50%	5.7353	0.5181234	6	0.0003	0.93004204
area95% + edge95% + edge:area95% + edge50% + edge:area50%	6.8266	0.526806	5	0.0001	0.89823213
edge95% + edge:area95% + edge50% + edge:area50%	8.1172	0.545693	4	0.0001	0.83253209
edge95% + edge:area95% + edge:area50%	8.9701	0.5978153	3	0.0001	0.6727574
edge95% + edge:area95%	11.2504	0.6456609	2	0.0001	0.54880054
edge:area95%	10.6777	0.7973018	1	0.0022	0.25423023

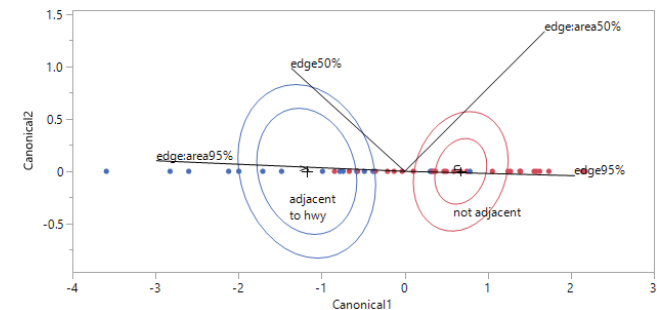


Figure 14. Discriminant analysis to categorize elk by home range metrics according to whether they were adjacent to a highway. The outer ellipses represent 95% confidence groups, and inner ellipses represent 50% confidence groups.



## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

27

Movement Barriers

According to records kept on the individuals, three collared elk were struck by vehicles on the highway by the end of the study period. However, when using the 5-hour time interval location data to track the movement paths of collared elk, I did not detect any instances where an individual clearly and successfully crossed SR 152, SR 33, or I-5. Figure 15 shows the line paths of each elk within eight numbered grid sections in the study area. In general, secondary roads were crossed at a rate that was comparable to the elk path density in the adjacent areas. However, there were some instances where unmarked access roads appeared to coincide with low crossing rates. Barbed wire fencing was present along many areas where crossing rates diminished; however, some collared elk did appear to cross certain barbed wire fences frequently.

Location point density was highest along the banks of the San Luis Reservoir and decreased in areas farther away. Abrupt point density changes frequently occurred along barbed wire fences, around areas with steep terrain such as Basalt Hill, and along developed areas with fencing. Abrupt shifts also occurred along Los Banos Creek, the crest and downslope areas of San Luis Reservoir Dam, and along certain unmarked access roads. In general, secondary roads did not seem to affect location point density.

Section 1

In grid section 1, there were no confirmed instances of tule elk crossing SR 152 (Figure 16); rather, there appeared to be a buffer zone around much of this region of SR 152 that the elk rarely passed. There were a few areas where elk paths intersected SR 152; however, the location points immediately before and after each intersection occurred on the same side of the road rather than on opposite sides. At the same resolution, secondary roads such as Dinosaur Point Rd. and unmarked roads east of SR 152 appeared to have high crossing rates, while Red Mountain Rd. did not seem to have high crossing rates relative to the number of elk paths nearby.

28

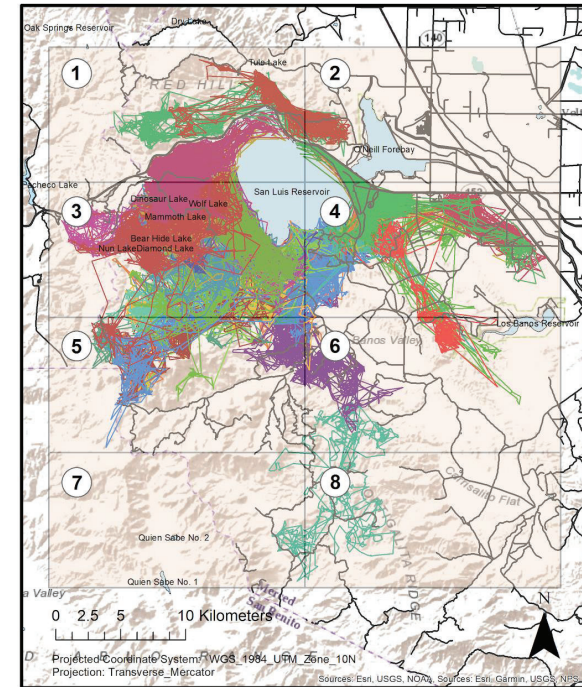


Figure 15. The grid separates the landscape into eight sections of equal area. The colored lines represent the movement paths of radio-collared tule elk.

Dinosaur Point Rd. is a secondary road flanked by barbed wire fencing. Despite the high crossing rate along Dinosaur Point Rd., the map in Figure 17 indicates that the location point density along the road was notably lower than that of the surrounding area. There were also sudden changes in location point density visible in this grid section along barbed wire fences, some secondary roads, and in areas with steep terrain.

## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

29

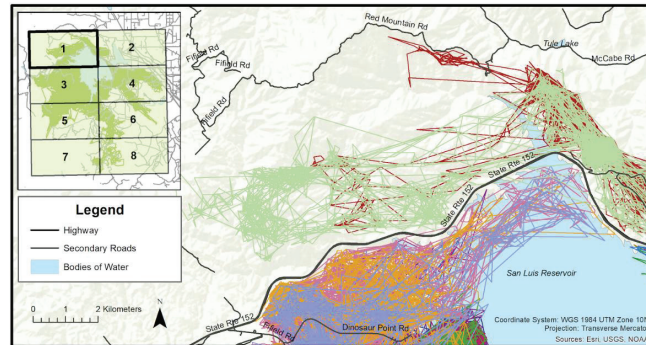


Figure 16. Map of elk paths in grid section 1, which includes the northern region of the San Luis Reservoir, SR 152, and secondary roads. Elk paths are overlaid, with each individual represented by a uniquely colored line. Angles along line paths represent GPS location points.

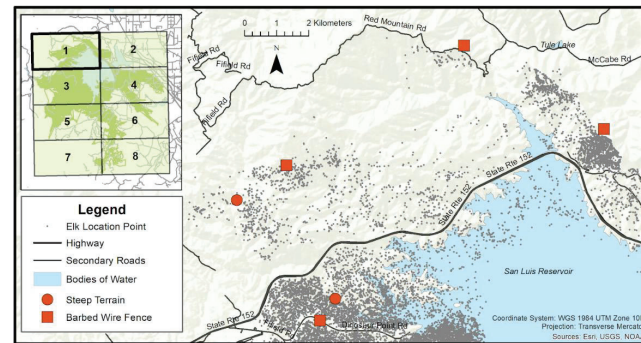


Figure 17. Map of elk location points in grid section 1, which includes the northern region of the San Luis Reservoir, SR 152, and secondary roads. Location points of all individuals in the area are depicted as grey dots.

30

### Section 2

There were no confirmed elk crossings over SR 152 in grid section 2 (Figure 18); however, elk location points on the south side of the highway were considerably close to the roadside when compared to the buffer zone along the region of SR 152 in section 1. In contrast, a secondary road to the north of SR had a high rate of crossing by two collared elk, but the location point density near the road was relatively low compared to the surrounding area (Figure 19). The empty area below Gonzaga Rd is shown in Figure 19 as a developed area at the San Luis Reservoir State Recreation Area. It is paved, contains buildings, and is bordered by chain-link fencing. No collared elk were detected in this area.

There were sudden changes in location point density visible in this grid section along barbed wire fences, along the crest of the San Luis Reservoir Dam, around the fences surrounding the developed area, and in areas with steep terrain (Figure 19).

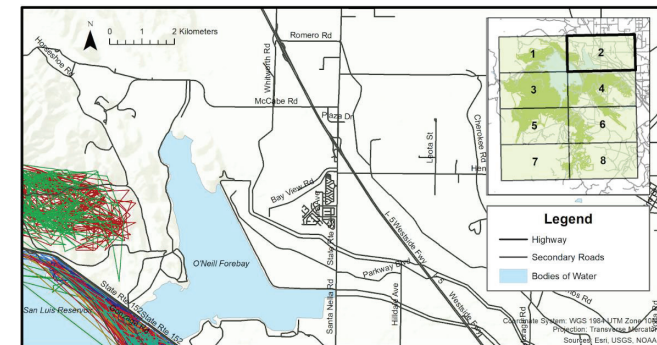


Figure 18. Map of elk paths in grid section 2, which includes the northeastern region of the San Luis Reservoir, the O'Neill Forebay, SR 152, I-5, and secondary roads. Elk paths are overlaid, with each individual represented by a uniquely colored line. Angles along line paths represent GPS location points.

## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

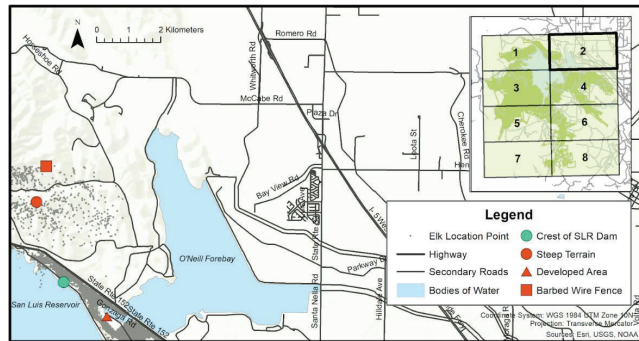


Figure 19. Map of elk location points in grid section 2, which includes the northeastern region of the San Luis Reservoir, the O'Neill Forebay, SR 152, I-5, and secondary roads. Location points of all individuals in the area are depicted as grey dots.

### Section 3

As seen in Figure 20, there were no confirmed crossings of collared elk along the region of SR 152 in grid section 3, and there was a wide buffer along this section of the highway that the collared elk did not appear to cross. However, secondary roads such as Windmill Rd. and Whiskey Flat Rd. were frequently crossed at a rate proportionate to the surrounding elk path density. Some elk appeared to avoid crossing some barbed wire fences and areas of steep terrain, but this was not consistent among different individuals.

There were sudden changes in location point density visible in this grid section along barbed wire fences, along barbed wire fences, around the fences surrounding Harris Ranch, along some unmarked access roads, and in areas with steep terrain (Figure 21).

Secondary roads did not seem to strongly affect location point density.

31

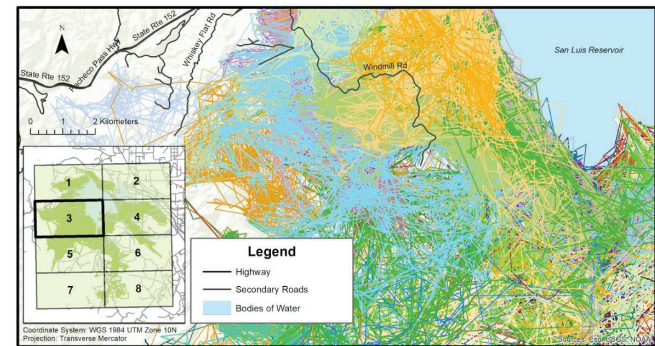


Figure 20. Map of elk paths in grid section 3, which includes the southwestern region of the San Luis Reservoir, SR 152, and secondary roads. Elk paths are overlaid, with each individual represented by a uniquely colored line. Angles along line paths represent GPS location points.

32

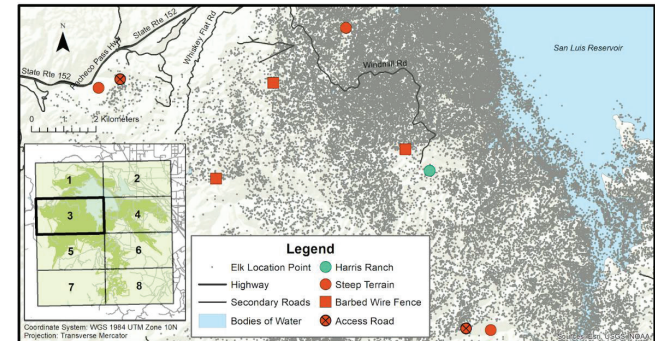


Figure 21. Map of elk location points in grid section 3, which includes the southwestern region of the San Luis Reservoir, SR 152, and secondary roads. Location points of all individuals in the area are depicted as grey dots.



## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

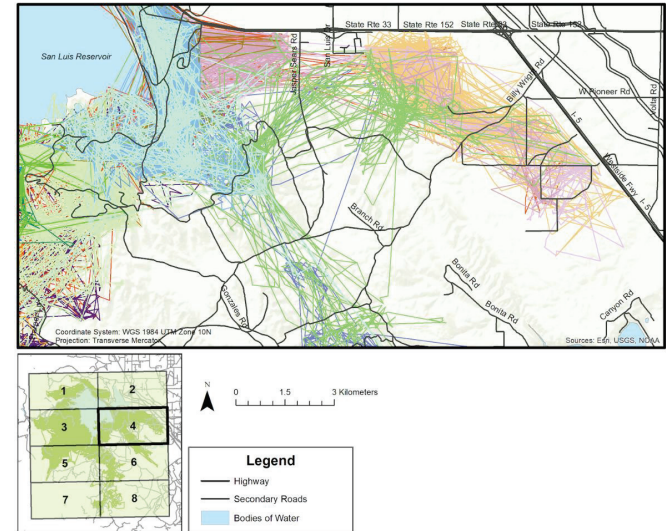
### Section 4

In grid section 4 there were no confirmed crossings over SR 152, SR 33, or I-5 (Figure 22). Collared elk tended to cross secondary roads at rates that were proportionate to the path densities of the surrounding areas.

As seen in Figure 23, this section had distinct location point density shifts at the downstream slope of the San Luis Reservoir Dam, along barbed wire fences, along an unmarked access road, around a developed area, and around Basalt Hill. The developed area is directly south of SR 33 and has a gas station, a shopping center, a residential area, and an RV park. Most of this area is surrounded by a wide variety of fence types. The collared elk were not detected in this area; however, they did appear to venture close to it (Figure 23). Basalt Hill is a barren area at an elevation of about 520 m. A few collared elk were detected on Basalt Hill, but in general it seemed that elk tended to move around rather than across this hill. Secondary roads did not seem to strongly affect location point density.

The leftmost barbed wire fence shown in grid section 4 had a notable shift in location point density (Figure 23). However, while some individuals seemed to avoid crossing this barrier, others appeared to cross this fence frequently (Figure 22).

33



34

Figure 22. Map of elk paths in grid section 4, which includes the southeastern region of the San Luis Reservoir, SR 152, SR 33, I-5, and secondary roads. Elk paths are overlaid, with each individual represented by a uniquely colored line. Angles along line paths represent GPS location points.

## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

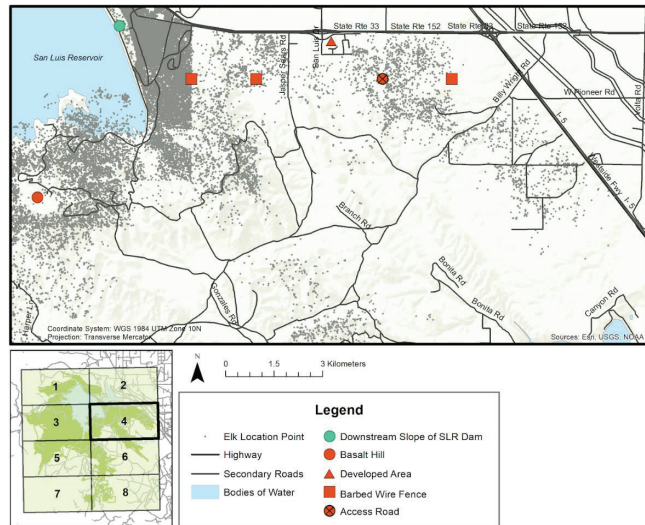


Figure 23. Map of elk location points in grid section 4, which includes the southeastern region of the San Luis Reservoir, SR 152, SR 33, I-5, and secondary roads. Location points of all individuals in the area are depicted as grey dots.

#### Section 5

In grid section 5, secondary roads were generally crossed at a rate proportionate to the elk path density in the surrounding areas, though the majority of paths in this grid occurred away from known secondary roads (Figure 24). I detected one area where location point density changed abruptly along a barbed wire fence, but secondary roads did not generally show this pattern (Figure 25).

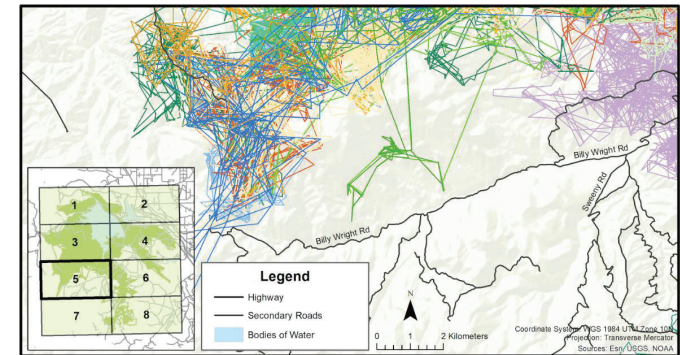


Figure 24. Map of elk paths in grid section 5, which includes the region southwest of the San Luis Reservoir. Only secondary roads are present in this area. Elk paths are overlaid, with each individual represented by a uniquely colored line. Angles along line paths represent GPS location points.

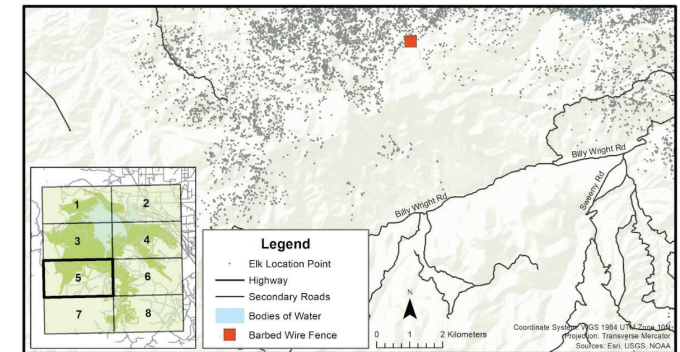


Figure 25. Map of elk location points in grid section 5, which includes the region southwest of the San Luis Reservoir. Only secondary roads are present in this area. Location points of all individuals in the area are depicted as grey dots.



## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

37

### Section 6

In grid section 6, crossing rates across secondary roads was generally proportionate to the path densities of the surrounding areas (Figure 26). However, crossing rates were low across Los Banos Creek, which runs parallel to Billy Wright Rd.

As seen in Figure 27, location point densities shifted abruptly along Los Banos Creek and along barbed wire fences, but not along secondary roads.

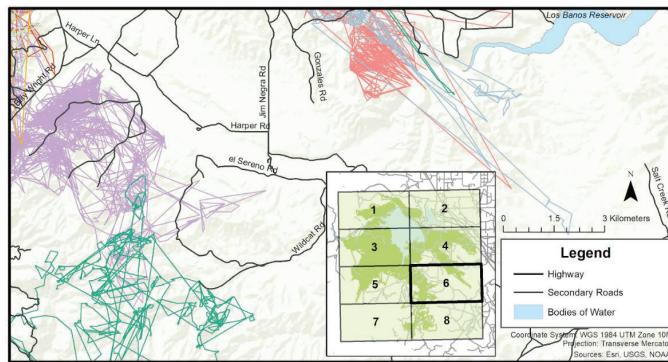


Figure 26. Map of elk paths in grid section 6, which includes the region southeast of the San Luis Reservoir. Only secondary roads are present in this area. Elk paths are overlaid, with each individual represented by a uniquely colored line. Angles along line paths represent GPS location points.

38

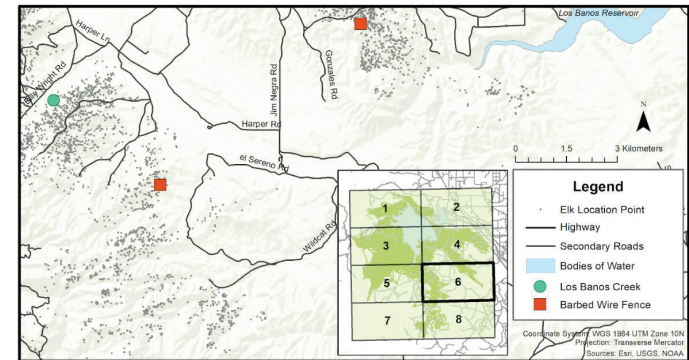


Figure 27. Map of elk location points in grid section 6, which includes the region southeast of the San Luis Reservoir. Only secondary roads are present in this area. Location points of all individuals in the area are depicted as grey dots.

### Section 7

As shown in Figure 28, Sweeney Hill Rd. and other secondary roads were crossed at a slightly lower rate when compared to the surrounding path density, though path density in this grid was generally low. There were no discernable patterns with regards to location point density, though the majority of location points in grid section 7 were located within the bounds of a number of secondary roads (Figure 29).

## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

39

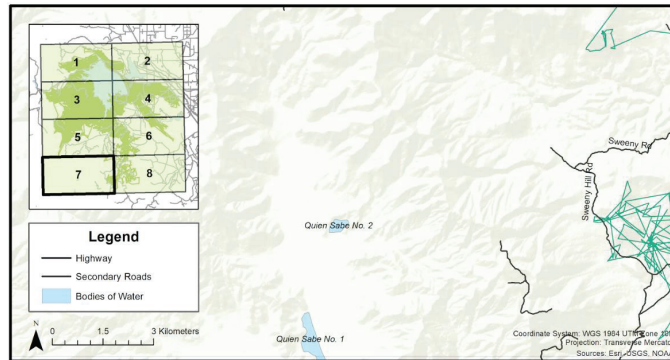


Figure 28. Map of elk paths in grid section 7, which includes the distant region southwest of the San Luis Reservoir. Only secondary roads are present in this area. The path of the only collared individual in this area is represented by a teal-colored line. Angles along line paths represent GPS location points.

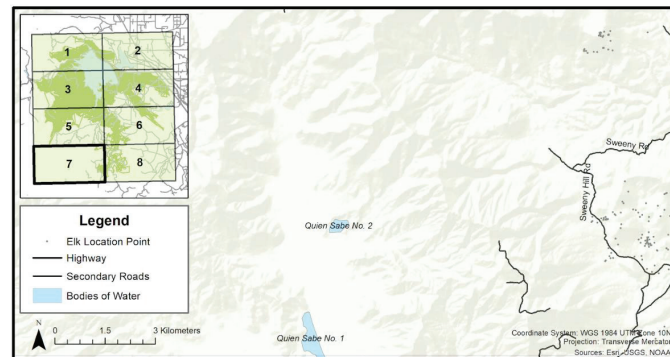


Figure 29. Map of elk location points in grid section 7, which includes the distant region southwest of the San Luis Reservoir. Only secondary roads are present in this area. The location points of the only collared individual in the area are shown as grey dots.

40

### Section 8

As shown in Figure 30, secondary roads in grid section 8 were generally crossed at a rate comparable to the surrounding areas. Only one collared elk was detected in this grid section. Location point density was low and diffuse in this grid section, and no clear patterns appeared (Figure 31).

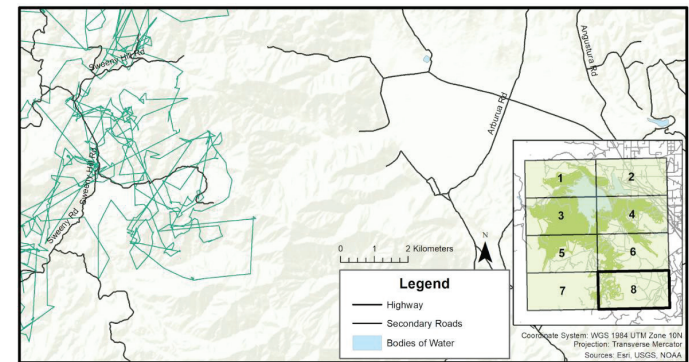


Figure 30. Map of elk paths in grid section 8, which includes the distant region southeast of the San Luis Reservoir. Only secondary roads are present in this area. The path of the only collared individual in this area is represented by a teal-colored line. Angles along line paths represent GPS location points.

## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

41

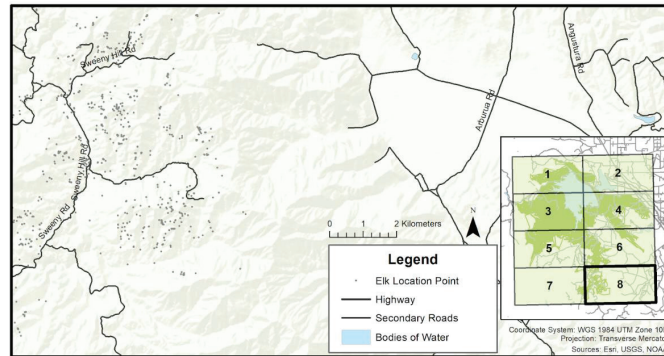


Figure 31. Map of elk location points in grid section 8, which includes the distant region southeast of the San Luis Reservoir. Only secondary roads are present in this area. The location points of the only collared individual in the area are shown as grey dots.

### Identifying Potential Wildlife Overcrossing Sites

I detected five areas along SR 152 with relatively high elk use when compared to other regions along the highway. One of these high use areas was located within the San Luis Reservoir Wildlife Area. Within the SLR Wildlife Area, I found about 20 potential elk crossing paths along SR 152 based on 126 recorded elk locations whose paths of least resistance were modeled according to the slope of the terrain that connects the San Luis Reservoir Wildlife Area to the Cottonwood Creek Wildlife Area.

### Elk Location Hot Spot Analysis

In the optimized hot spot analysis shown in Figure 32, areas shown in red indicate clusters of high elk use, blue areas indicate low elk use, and yellow indicate intermediate use areas that saw neither significantly high nor low elk use. Hot spot areas located adjacent to the highway could potentially have higher chances of tule elk attempting to cross the highway. The hot spot analysis identified 5 locations along SR 152 with tule elk

42

hot spot clusters (GI score of 90-99% Confidence). These locations could serve as potential wildlife overcrossing locations, or, conversely, as areas that may require measures to prevent tule elk from crossing.

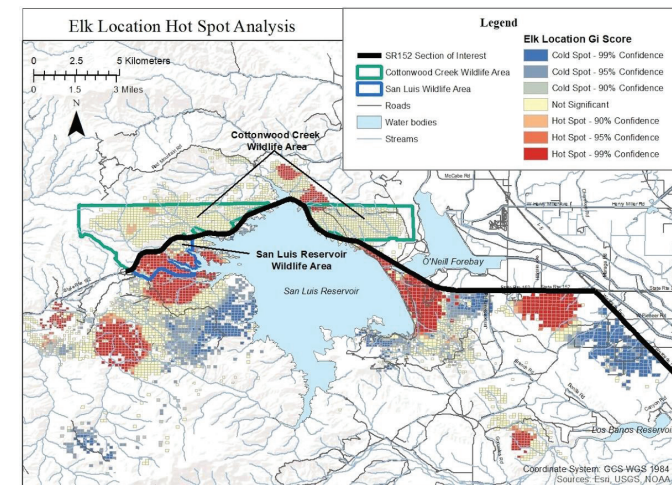


Figure 32. Hot spot analysis using GPS location data. Sixteen individuals whose boundaries were adjacent to the highway boundary were mapped individually and superimposed on one another.

### Least Cost Path Analysis

The least cost path analysis identified about 20 locations along the SR 152 section of interest where the 126 elk starting locations in the San Luis Reservoir Wildlife Area converged (Figure 33). The majority of the starting points were located along the southwestern portion of this highway section. Of the 20 potential crossing sites, 14 of them had a relative path cost of 0 at the point of intersection with SR 152.



## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

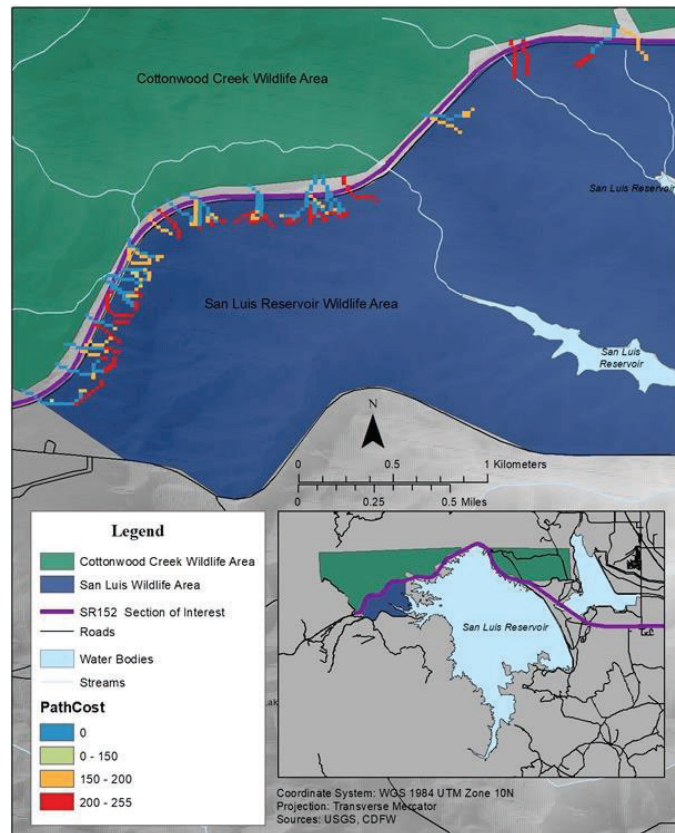


Figure 33. Slope-based least cost path analysis from San Luis Reservoir Wildlife Area to Cottonwood Creek Wildlife Area. SR 152 is shown in purple. This analysis was conducted using the 126 animal location points in San Luis Reservoir Wildlife Area that were within 150 meters of SR 152. Blue paths indicate the least costly path of movement for elk, while red indicates movement paths with the highest cost to an individual crossing SR 152.

44

Figure 34 shows a 3-dimensional rendering of the modeled tule elk crossing paths across SR 152 and highlights the variation in elevation and slope at the study site. This section of highway can be broken into three main sections based on relative location: southwest, middle, and northeast. All sections feature proximity to streams, which could potentially influence each area's attractiveness to elk.

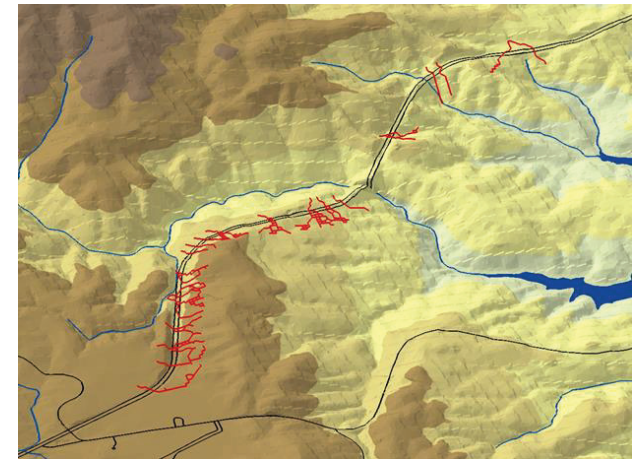


Figure 34. A 3-dimensional rendering of the modeled tule elk crossing paths (shown in red) along the section of SR 152 (shown as a double black line) that is adjacent to the San Luis Reservoir Wildlife Area. The northwestern extremes of the San Luis Reservoir are visible on the right side of the image.

The southwest section is located in the highest elevation (Figure 34) and is located near the western borders of both Wildlife Areas. Part of the high elevation section is relatively close to secondary roads, which provide the benefit of accessibility to the construction equipment required for building a highway overcrossing. However, the potentially negative effect that close proximity to roads might have on tule elk usage

## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

45

should also be considered. Furthermore, the steep terrain in the Cottonwood Creek Wildlife Area to the north of this section and the river gorge to the east could potentially hinder tule elk movement after crossing the highway, but further evaluation is needed to answer this question.

The middle section of highway has less steep terrain and still has a relatively high number of potential crossing paths. It is farther from secondary roads, and again, the river gorge and steep terrain has the potential to hinder tule elk movement. The northeast section of the highway has the fewest least cost paths and is farthest from secondary roads; however, based on topography it appears to allow for the easiest access to the rest of the Cottonwood Creek Wildlife Area.

### CONCLUSION

In general, there was a high degree of home range overlap among individuals. Each collared individual is likely to be associated with a small herd during much of the year, so this suggests a high degree of home range overlap among different herds during the duration of this three-year study. Interestingly, female elk home ranges appeared to be clustered around the edges of San Luis Reservoir, while males often extended their home ranges farther into the interior of the management unit. These observations may be related to movements during seasonal rut, calving, and other behaviors (McCullough, 1969) and could warrant further analysis.

To reduce the potential for pseudoreplication among individuals, CDFW biologists ensured each collared elk belonged to a different herd at the time of collar placement. It is possible for elk to occasionally move back and forth between herds, though the extent of this is unknown (CDFW, 2018). Regardless, this could result in herd units containing more than one collared elk. The resulting overlap of individuals' relocation data points could indicate these occurrences; however, it is also possible for herd units to simply have a lot of range overlap. Furthermore, elk could also potentially leave a herd unit and become solitary for some length of time (McCullough, 1969).

### Home Range

The mean male 95% home range area was larger than the mean female 95% home range area by about 8.79 km<sup>2</sup>; however, discriminant analysis indicated that 95% area could be used to differentiate the two groups only about 59% of the time. This suggests that there may be a difference between male and female home ranges, but it may not be a reliably distinguishing factor. There was no significant difference in percent core area, 50% home range area, or perimeter and edge to area ratio for the 95% or 50% home ranges between male and female individuals; however, these metrics varied more among



## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

47

male elk. This seems to be in line with McCorquodale's (2003) finding of similar home range sizes among male and female elk in the Cascade Range.

There was a high degree of variation, and potentially cyclic patterns visible by month for hull visit duration and hull visitation rate; however the mean values for these metrics did not vary significantly by month. A number of studies (Anderson et al., 2005; Seidel & Boyce, 2016; Amor et al., 2019) have found seasonal patterns in habitat use within home ranges in elk. The lack of a significant pattern in this study could be due in part to the fact that this study tested general hull visitation as a whole over time and did not differentiate hulls based on landscape features such as forage, cover, or water sources.

When comparing home range metrics according to whether individuals were adjacent to the highway, the mean 95% and 50% home range areas and edge lengths were lower among elk whose home ranges were adjacent to the highway. In contrast, the mean edge to area ratio for 95% and 50% home range were higher among individuals adjacent to the highway. This suggests that home ranges bounded by barriers tend to be smaller and constrained by hard boundaries. Discriminant analysis suggested that 95% and 50% home range edge lengths, and 95% and 50% home range edge to area ratio could be used to differentiate the two groups about 86% of the time. The percent core area was similar between the two groups. This contrasts somewhat with Dinh et al., (2020), who found that ranches (barrier-confined) and wild deer had similar 25% core use areas. Many of the elk whose home ranges were adjacent to highways were also constrained by the San Luis Reservoir and nearby fences.

#### Movement Barriers

According to records kept on each individual, at least two females and one male were struck and killed in vehicle collisions on SR 152. However, when using the 5-hour

48

time interval location data to track the movement paths of collared elk, I did not detect any GPS-confirmed highway crossings. In addition, the northwest section of SR 152 appeared to have a wide buffer that corresponded to the highway fence line. Elk seemed to travel much closer to other highway areas, where the fence line was closer to the highway. All sections of highway in this area are flanked by barbed wire fences, so elk proximity along the highway was likely related to the proximity of the fencing. This idea is supported by other studies (Jaeger & Fahrig, 2004; Gagnon et al., 2015) that found decreased permeability for large mammals along fenced roads.

Location point density was highest along the banks of the San Luis Reservoir, and decreased with distance from the reservoir. Abrupt point density changes frequently occurred along barbed wire fences, around steep areas such as Basalt Hill, and along fenced-off developed areas with buildings. Elk location density was also high along one side of Los Banos Creek. Abrupt shifts in density occurred along the crest and downslope areas of San Luis Reservoir Dam, and along certain unmarked access roads. In general, secondary roads did not seem to affect location point density.

There were some instances where unexpected movement patterns occurred. In some areas with significant location point density or movement path irregularities, I was not able to identify any fences, roads, or other obvious barriers other than potentially steep terrain. It is possible that these areas had barriers that I could not detect, but there could be other factors (including highly valued resources or even random chance) that resulted in these irregularities. Furthermore, barbed wire fencing seemed to deter crossing in many areas; however, barbed wire fences did not deter all elk equally. While some elk clearly avoided crossing certain fences, others did so repeatedly. Finally, when compared to barbed wire fences and highways, collared elk did not seem as reluctant to cross secondary roads. However, there were a number of instances where unmarked access roads without confirmed fences did seem to deter crossing.

## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

49

There is also the potential for bias due to not having ground-truthed or other validated maps of all fences and access roads. Only fences and access roads that obviously accompanied elk location point density shifts were recorded in this study because it was not feasible to locate all of them by hand, and appropriate GIS layers were not available. Future analyses would benefit from the ability to map all fences and access roads in the study area. As noted by Jakes et al. (2018), despite their widespread use and their known impacts on wildlife and landscapes, fences are rarely mapped.

### Identifying Potential Wildlife Overcrossing Sites

This study highlights several locations along the section of SR 152 adjacent to the San Luis Wildlife Area that could potentially serve as highway overcrossing sites. The hot spot analysis identified 5 areas along SR 152 that tule elk have frequently visited based on overall point density between 2015 and 2019. Some of these sites coincided with barrier-constrained home ranges with high edge to area ratios. High edge to area ratios have been found to correlate with higher emigration, especially when habitats do not have hard boundaries (Stamps et al., 1987), which suggests that a highway overcrossing would likely soften the highway boundary and promote emigration in these areas. However, these high use areas occupied by tule elk with high edge to area home ranges may also need additional measures to discourage tule elk from crossing. Gagnon et al. (2015) found that raising the height of barbed wire fence to 2.4 meters along an interstate highway reduced elk-vehicle collisions by 97%. Similar measures could potentially reduce the permeability of highway stretches along SR 152 and help “guide” tule elk to a designated overcrossing.

There are many factors to consider with regards to the placement of wildlife overcrossings. In this study, the two variables considered were tule elk use density and the slope of the terrain. A more thorough analysis could include other variables such as

50

land cover type, vegetation, season, and aspect. These variables could further refine the evaluation of potential wildlife overcrossing sites, and inform the design of the overcrossings themselves. For instance, Amor et al. (2019) found that elk in North Dakota and Canada favored landscapes with vegetative cover. However, a study of wildlife movement along and across the Trans-Canada Highway at Banff National Park found that slope was a consistent predictor of movement for elk and other species, though other landscape characteristics such as aspect and topographical complexity sometimes played a role in some species (Alexander & Waters, 2000). Furthermore, a map of tule elk vehicle collisions along SR 152 could prove useful, as these would provide concrete evidence of highway crossing attempts.

## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

## REFERENCES

- REFERENCES
- Alexander, S. M., & Waters, N. M. (2000). The effects of highway transportation corridors on wildlife: a case study of Banff National Park. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 8(1-6), 307-320.
- Anderson, D. P., Forester, J. D., Turner, M. G., Frair, J. L., Merrill, E. H., Fortin, D., ... & Boyce, M. S. (2005). Factors influencing female home range sizes in elk (*Cervus elaphus*) in North American landscapes. *Landscape Ecology*, 20(3), 257-271.
- Amor, J. M., Newman, R., Jensen, W. F., Rundquist, B. C., Walter, W. D., & Boulanger, J. R. (2019). Seasonal home ranges and habitat selection of three elk (*Cervus elaphus*) herds in North Dakota. *PloS One*, 14(2), e0211650.
- Briers-Louw, W. D., Verschueren, S., & Leslie, A. J. (2019). Big cats return to Majete Wildlife Reserve, Malawi: evaluating reintroduction success. *African Journal of Wildlife Research*, 49(1), 34-50.
- Broomhall, L. S., Mills, M. G. L., & Du Toit, J. T. (2003). Home range and habitat use by cheetahs (*Acinonyx jubatus*) in the Kruger National Park. *Journal of Zoology*, 261(2), 119-128.
- CDFW. (2018). 2018 Elk conservation and management plan. *California Department of Fish and Wildlife*.
- Cozzi, G., Broekhuis, F., McNutt, J. W., & Schmid, B. (2013). Comparison of the effects of artificial and natural barriers on large African carnivores: implications for interspecific relationships and connectivity. *Journal of Animal Ecology*, 82(3), 707-715.
- Dickson, B. G., Jenness, J. S., & Beier, P. (2005). Influence of vegetation, topography, and roads on cougar movement in southern California. *The Journal of Wildlife Management*, 69(1), 264-276.
- Dinh, E. T., Cauvin, A., Orange, J. P., Shuman, R. M., Wisely, S. M., & Blackburn, J. K. (2020). Living la Vida T-LoCoH: Site fidelity of Florida ranched and wild white-tailed deer (*Odocoileus virginianus*) during the epizootic hemorrhagic disease virus (EHDV) transmission period. *Movement Ecology*, 8(1), 1-9.
- Forman, R. T., & Alexander, L. E. (1998). Roads and their major ecological effects. *Annual Review of Ecology and Systematics*, 29(1), 207-231.
- Fryxell, J. M., Hazell, M., Börger, L., Dalziel, B. D., Haydon, D. T., Morales, J. M., ... & Rosatte, R. C. (2008). Multiple movement modes by large herbivores at multiple spatiotemporal scales. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 105(49), 19114-19119.

## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

53

- Gagnon, J. W., Theimer, T. C., BOE, S., DODD, N. L., & Schweinsburg, R. E. (2007). Traffic volume alters elk distribution and highway crossings in Arizona. *The Journal of Wildlife Management*, 71(7), 2318-2323.
- Gates, C. C., Jones, P., Sutor, M., Jakes, A., Boyce, M. S., Kunkel, K., & Wilson, K. (2012). The influence of land use and fences on habitat effectiveness, movements and distribution of pronghorn in the grasslands of North America. In *Fencing for Conservation* (pp. 277-294). Springer, New York, NY.
- Getz, W. M., Fortmann-Roe, S., Cross, P. C., Lyons, A. J., Ryan, S. J., & Wilmers, C. C. (2007). LoCoH: nonparametric kernel methods for constructing home ranges and utilization distributions. *PloS One*, 2(2), e207.
- Flanagan, S. E., Brown, M. B., Fennessy, J., & Bolger, D. T. (2016). Use of home range behaviour to assess establishment in translocated giraffes. *African Journal of Ecology*, 54(3), 365-374.
- Jaeger, J. A., & Fahrig, L. (2004). Effects of road fencing on population persistence. *Conservation Biology*, 18(6), 1651-1657.
- Jakes, A. F., Jones, P. F., Paige, L. C., Seidler, R. G., & Huijser, M. P. (2018). A fence runs through it: A call for greater attention to the influence of fences on wildlife and ecosystems. *Biological Conservation*, 227, 310-318.
- Klaassen, B., & Broekhuis, F. (2018). Living on the edge: Multiscale habitat selection by cheetahs in a human-wildlife landscape. *Ecology and Evolution*, 8(15), 7611-7623.
- LeMunyan, C. D., White, W., Nyberg, E., & Christian, J. J. (1959). Design of a miniature radio transmitter for use in animal studies. *The Journal of Wildlife Management*, 23(1), 107-110.
- Loarie, S. R., Van Aarde, R. J., & Pimm, S. L. (2009). Fences and artificial water affect African savannah elephant movement patterns. *Biological Conservation*, 142(12), 3086-3098.
- Lyons, A. J., Turner, W. C., & Getz, W. M. (2013). Home range plus: a space-time characterization of movement over real landscapes. *Movement Ecology*, 1(1), 1-14.
- Marques, A. T., Santos, C. D., Hanssen, F., Muñoz, A. R., Onrubia, A., Wikelski, M., ... & Silva, J. P. (2020). Wind turbines cause functional habitat loss for migratory soaring birds. *Journal of Animal Ecology*, 89(1), 93-103.
- McCorquodale, S. M. (2003). Sex-specific movements and habitat use by elk in the Cascade Range of Washington. *The Journal of Wildlife Management*, 729-741.
- McCullough, D. R. (1969). The tule elk: its history, behavior, and ecology. *University of California Publications in Zoology*, 88, 1-209.

54

- Oxley, D. J., Fenton, M. B., & Carmody, G. R. (1974). The effects of roads on populations of small mammals. *Journal of Applied Ecology*, 51-59.
- Patterson, T. A., Thomas, L., Wilcox, C., Ovaskainen, O., & Matthiopoulos, J. (2008). State-space models of individual animal movement. *Trends in Ecology & Evolution*, 23(2), 87-94.
- Powell, R. A., & Mitchell, M. S. (2012). What is a home range?. *Journal of Mammalogy*, 93(4), 948-958.
- Prokopenko, C. M., Boyce, M. S., & Avgar, T. (2017). Characterizing wildlife behavioural responses to roads using integrated step selection analysis. *Journal of Applied Ecology*, 54(2), 470-479.
- Seidel, D. P., & Boyce, M. S. (2016). Varied tastes: home range implications of foraging-patch selection. *Oikos*, 125(1), 39-49.
- Siegel, R. B., Taylor, R., Saracco, J. F., Helton, L., & Stock, S. (2016). GPS-tracking reveals non-breeding locations and apparent molt migration of a Black-headed Grosbeak. *Journal of Field Ornithology*, 87(2), 196-203.
- Shepard, D. B., Kuhns, A. R., Dreslik, M. J., & Phillips, C. A. (2008). Roads as barriers to animal movement in fragmented landscapes. *Animal Conservation*, 11(4), 288-296.
- Stamps, J. A., Buechner, M., & Krishnan, V. V. (1987). The effects of edge permeability and habitat geometry on emigration from patches of habitat. *The American Naturalist*, 129(4), 533-552.
- Vanak, A. T., Thaker, M., & Slotow, R. (2010). Do fences create an edge-effect on the movement patterns of a highly mobile mega-herbivore?. *Biological Conservation*, 143(11), 2631-2637.
- Villard, M. A., & Metzger, J. P. (2014). Beyond the fragmentation debate: a conceptual model to predict when habitat configuration really matters. *Journal of Applied Ecology*, 51(2), 309-318.
- Whitmore, M. M., & Litvak, M. K. (2018). Fine-scale movement of juvenile Atlantic sturgeon (*Acipenser oxyrinchus oxyrinchus*) during aggregations in the lower Saint John River Basin, New Brunswick, Canada. *Canadian Journal of Fisheries and Aquatic Sciences*, 75(12), 2332-2342.
- Williams, C. L., Lundrigan, B., & Rhodes Jr, O. E. (2004). Microsatellite DNA variation in tule elk. *The Journal of Wildlife Management*, 68(1), 109-119.

## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

55

Wilmers, C. C., Nickel, B., Bryce, C. M., Smith, J. A., Wheat, R. E., & Yovovich, V. (2015). The golden age of bio-logging: How animal-borne sensors are advancing the frontiers of ecology. *Ecology*, 96(7), 1741-1753.

Worton, B. J. (1987). A review of models of home range for animal movement. *Ecological Modelling*, 38(3-4), 277-298.

APPENDIX: HOME RANGE CONSTRUCTION PARAMETERS



## Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

58

### PARAMETERS USED TO CONSTRUCT TULE ELK HOME RANGES\*

Elk ID	# of points	Start date	End date	Total days	s value	k
<b>females</b>						
39314 <sup>x</sup>	5619	11/16/2015	3/30/2019	1230	0.0675	15
39315	6804	11/17/2015	11/19/2019	1463.1	0.04975	15
39318 <sup>i</sup>	4462	11/15/2015	8/21/2018	1010	0.0538	15
39319A <sup>i</sup>	2091	11/15/2015	2/2/2017	445.4	0.055	15
39320	5722	11/15/2015	4/2/2019	1234	0.0725	12
39321	5716	11/15/2015	3/30/2019	1231	0.0494	15
39322 <sup>i</sup>	5558	11/15/2015	2/11/2019	1184.2	0.0506	18
39323	5928	11/14/2015	4/2/2019	1234.8	0.0675	12
39325	3605	11/15/2015	12/30/2017	776.5	0.0675	12
39326	5736	11/15/2015	3/29/2019	1230	0.0483	18
39328A	2998	11/16/2015	8/17/2017	640	0.055	12
39328B	1693	3/28/2018	3/22/2019	359.2	0.0725	9
39330	5710	11/15/2015	3/30/2019	1231	0.0658	15
39331A	2234	11/15/2015	3/10/2017	480.7	0.055	15
39332	4381	8/27/2016	3/14/2019	929.4	0.055	10
39381 <sup>x</sup>	2389	12/29/2016	5/18/2018	505	0.0675	14
39383 <sup>x</sup>	1470	8/27/2016	7/5/2017	312.3	0.07	12
<b>males</b>						
39335	4702	11/15/2015	9/30/2018	1050	0.055	11
39336A	1892	11/15/2015	1/13/2017	425	0.103	12
39336B <sup>x</sup>	2755	2/10/2018	9/29/2019	596.6	0.0494	15
39337	4834	11/15/2015	10/24/2018	1074.4	0.07	8
39338A	1571	11/16/2015	10/27/2016	346.2	0.055	12
39338B	1355	5/25/2017	3/30/2018	309	0.0538	15
39339	3526	11/15/2015	1/13/2018	790.2	0.0363	12
39340	2241	11/15/2015	4/6/2017	508.5	0.0675	15
39343	3319	11/16/2015	10/31/2017	715	0.0506	15
39344	4754	11/15/2015	9/12/2018	1032.5	0.0363	12
39345	1791	11/15/2015	12/8/2016	389	0.075	15
39346	2698	11/15/2015	6/21/2017	583.5	0.055	12

39347	3829	11/16/2015	3/6/2018	841	0.0675	12
39350B <sup>x</sup>	2859	2/10/2018	10/21/2019	617.8	0.0517	12
39351A	596	11/16/2015	3/22/2016	127.1	0.0338	12
39351B	1701	8/27/2016	8/23/2017	360.8	0.055	12
39352	3807	11/15/2015	3/6/2018	841.9	0.0338	12
39353	3062	11/16/2015	9/11/2017	665.4	0.055	12
39354	1283	7/23/2016	4/25/2017	276.2	0.0658	18
39355	591	11/15/2015	3/23/2016	129.2	0.101	12
39356	2095	11/16/2015	2/15/2017	457.3	0.0494	12
39379A <sup>x</sup>	791	8/27/2016	2/11/2017	168.4	0.0988	12
39380 <sup>x</sup>	4606	7/22/2016	3/30/2019	980.8	0.0517	12
39382 <sup>x</sup>	3219	5/18/2017	4/3/2019	658.3	0.07	12

\* Home ranges were constructed using the R package T-LoCoH with five-hour time intervals between recorded location points.

<sup>x</sup> Five-hour intervals were extracted from a data set that included hourly location points.

<sup>i</sup> Data was excluded from either the beginning or end of the full data set where gaps in data collection exceeded two days.

## Response to Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021)

### 2126-6431

All comments on the Draft EIR/EIS, including those comments from Grassland Water District (GWD) and related entities, are addressed in the Final EIR/EIS. In addition, the Final EIR/EIS addresses comments on the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS. The Revised/Supplemental Draft EIR/EIS was not intended to respond to comments on the Draft EIR/EIS.

The Authority has continued to meet with Grasslands Water District (GWD) throughout the San Jose to Merced section environmental process. The GWD was invited and has participated in the San Jose to Merced Technical Working Group (TWG) meetings. These TWG meetings invite community stakeholders that are focused on technical components of the San Jose to Merced environmental document to facilitate information exchanges. The TWG meetings for San Jose to Merced started in 2016 and have continued throughout the environmental process for a total of twelve meetings. Along with the TWG meetings, individual meetings have been held with GWD to discuss their comments and items of concern. These meetings were held between 2016 and 2020 and are listed in Table 9-4 of the Final EIR/EIS. Additionally, Appendix 9.0-A, Public and Agency Meeting List, shows several meetings with the Grasslands Ecological Area stakeholders including: USFWS, Audubon Society, DWR, Ducks Unlimited, Point Blue, and Grassland Water District that were held between 2018 and 2020.

For all of these types of meetings, coordination is more frequent when there are project updates or the Authority requests additional information from the TWG stakeholders, GWD, or GEA stakeholders. The Authority plans to continue coordination with GWD and GEA stakeholders as the San Jose to Merced Project Section moves through the environmental process and towards project construction.

### 2126-6432

The commenter incorrectly asserts that the project description has been changed since the Draft EIR/EIS to include operations during nighttime hours and asserts that nighttime operations were not previously proposed or analyzed. Table 2-14 in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS presents a summary of daily operations, including the number of daytime trains and the number of proposed nighttime trains. The number of nighttime trains proposed has not changed in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS. Timing for operation of revenue trains during nighttime hours has been clarified in Table 2-14 in Chapter 2 of the Final EIR/EIS to note that no revenue trains would operate between midnight and 6:00 a.m. Responses to the commenter's individual detailed comments are provided below. Regarding the request for consultation, please refer to the response to submission SJM-2126, comment 6431. The Authority has continued to meet with Grasslands Water District (GWD) throughout the San Jose to Merced Project Section environmental process. The Authority plans to continue coordination with GWD as the San Jose to Merced Project Section moves through the environmental process and towards project construction.

## Response to Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

### 2126-6433

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations.

The Authority appreciates the comments on the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS. In subsequent individual comments, Grassland Water District provided specific detailed comments on the project description, tiering, the baseline, and mitigation. Each of these specific comments is addressed in detail in response to the applicable comment within the submittal from Grassland Water District; however, a general response is provided below.

The comment asserts that the Draft EIR/EIS fails to adequately describe the project. The description of alternatives in Chapter 2, Alternatives, and in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, of the Draft EIR/EIS are legally sufficient, as they provide a “general description of the project’s technical, economic, and environmental characteristics, considering the principal engineering proposals if any and supporting public service facilities.” The project description is stable and sufficient to analyze the effects of the project. The Authority will validate that design refinements are within the scope of the impacts analyzed and disclosed as part of the Final EIR/EIS.

The “least environmentally damaging project alternative,” or LEDPA, relates to selection of the Preferred Alternative. Chapter 8, Preferred Alternative, of the Draft EIR/EIS identifies the Preferred Alternative for the San Jose to Central Valley Wye Project Extent as Alternative 4. It was selected based on a balanced consideration of the environmental information presented in the Draft EIR/EIS in the context of project purpose and need; project objectives; the CEQA, NEPA, and Section 404(b)(1) of the Clean Water Act requirements; local and regional land use plans; community and stakeholder preferences; and costs. Section 8.4.1, Review of Alternative Key Differentiators by Subsection, of the Draft EIR/EIS describes the key community and environmental factors that differentiate the alternatives within each subsection of the project.

The comment expresses concern with the Authority’s environmental review process and expresses concern that alternatives were not appropriately analyzed. Changes to the full

### 2126-6433

statewide HSR system subsequent to the approval of the 2005 Program EIR/EIS (Authority and FRA 2005, as cited in Chapter 1, Project Purpose, Need, and Objectives, of the Draft EIR/EIS) have been addressed in additional program- and project-level EIR/EISs. The full statewide system is not required to be analyzed in each document, as this has cumulatively been addressed through the Tier 1 documents. The San Jose to Merced Project Section EIR/EIS contains “analysis sufficient to allow informed decision making” (Laurel Heights Improvement Association v. Regents of the University of California (1988), 47 Cal.3d 376, 404) of a reasonable range of alternatives but does not duplicate the analysis provided in previous Tier 1 documents. Connections between the Bay Area and the Central Valley through the Altamont Pass and Pacheco Pass were evaluated by Authority and FRA in the 2008 San Francisco Bay Area to Central Valley High-Speed Train Program Final EIR/EIS (Authority and FRA 2008, as cited in Chapter 1, Project Purpose, Need, and Objectives, of the Draft EIR/EIS) and by the Authority in the 2012 Bay Area to Central Valley High-Speed Train Partially Revised Final Program EIR (Authority 2012b, as cited in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS). The Tier 1 environmental review process resulted in the Authority’s decision to select the Pacheco Pass routing for further study. The Authority has elected to break up the statewide system into smaller segments for environmental review, each with independent utility, including the San Jose to Merced Project Section. There is no piecemealing problem where, as here, the project can be implemented independently. (Banning Ranch Conservancy v. City of Newport Beach (2012) 211 Cal.App.4th 1209.)

Specific mitigation commitments have been included in the Final EIR/EIS as mitigation measures. In addition, compensatory mitigation will be determined in coordination with regulatory agencies, including USFWS, in the Compensatory Mitigation Plan. Compensatory mitigation will comply with the requirements included in the Final EIR/EIS and biological opinions and meet the requirements of agency permits.

## Response to Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

### 2126-6434

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife.

The comment states that the Draft EIR/EIS fails to adequately describe the project. The description of alternatives, including the location of maintenance and related facilities, in Chapter 2, Alternatives, and in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, of the Draft EIR/EIS are legally sufficient, as they provide a “general description of the project’s technical, economic, and environmental characteristics, considering the principal engineering proposals if any and supporting public service facilities.” Additional information has been added in Chapter 2 in the Final EIR/EIS regarding lighting at HSR facilities; also, additional information regarding operational lighting, including on vehicles (trains), has been added in appropriate locations in Chapter 2. Specifically, information on vehicle lighting has been added to Section 2.4.2, Vehicles, of the Final EIR/EIS. Information on station lighting has been added to Section 2.4.3, Stations, of the Final EIR/EIS. For all track profile types, Section 2.4.4, Infrastructure Components, of the Final EIR/EIS clarifies that flood lighting or night lighting would not be installed along the HSR guideway for track operations or maintenance, except for specific facilities, including maintenance and systems sites. Chapter 2 of the Final EIR/EIS also clarifies lighting requirements to meet safety standards for at-grade crossings, traction power facilities, and signaling and train-control elements. The changes to Chapter 2 of the Final EIR/EIS also provide additional information regarding the maintenance of way facility (near Gilroy) and the maintenance of way siding facility (in the San Joaquin Valley), including the type and height of lighting proposed. The fencing around both facilities would be screened, which would help to minimize light spillover outside the facilities. For all essential lighting necessary for safety and security, Chapter 2 of the Final EIR/EIS clarifies that lighting would incorporate motion sensors, height limits, shielding, and downward-facing orientation where feasible and consistent with safety and security. The Authority has revised BIO-IAMF#12 slightly in Volume 2, Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features, in the Final EIR/EIS to clarify the use of bird-friendly lighting (i.e., lighting with shorter wavelengths toward the blue and green spectrum) on all stationary light sources within the GEA. Impact BIO#47 in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, has been revised in the Final EIR/EIS to provide additional analysis and discussion regarding operational lighting, and information regarding the type and extent of lighting within the GEA has been added to the impact discussion. AVQ-IAMF#1 in Section 3.16, Aesthetics and Visual Quality, of

### 2126-6434

the Draft EIR/EIS also describes project features related to lighting. Detailed descriptions of locations, heights, abundances, and types of bulbs, luminosity/brightness, illumination (light incident per unit area), intensity (number of photons per unit area), and spectral content (expressed by wavelength) are not required for the analysis of impacts due to light. The Draft EIR/EIS analyzes the maximum lighting scenario that could occur during construction and operations because the location and number of lighting fixtures has not been finalized. BIO-MM#76 would require shielding of nighttime light during construction, and BIO-MM#3 would establish environmentally sensitive areas and nondisturbance zones, where lighting would be limited if necessary to avoid impacts on the environmentally sensitive area. BIO-MM#80 would mitigate operational impacts due to lighting within the GEA. Train lights would be limited to the tracks within the extent of the noise barrier and enclosed track. There would be no daytime glare or reflection visible within the extent of the noise barrier and track enclosure. The project description is stable and sufficient to analyze the effects of the project. Specific locations, types, and number of lighting fixtures would be determined as part of Detailed Design Post-ROD. The Authority will validate that design refinements are within the scope of the impacts analyzed and disclosed as part of the Final EIR/EIS. The request for a project lighting plan is noted. Lighting commitments are provided in project features and mitigation measures.

## Response to Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

### 2126-6435

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations.

A reasonable range of feasible alternatives was analyzed in the Draft EIR/EIS, including options for the San Joaquin Valley Subsection portion of the alignment. Factors taken into consideration included aquatic resources, wildlife, and state park resources. As identified in Table 2-3 in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS, options to go around the GEA (i.e., GEA North/Merced and South of GEA) were withdrawn. Several vertical design options were also considered by the Authority for the San Joaquin Valley Subsection during preliminary engineering.

The Draft EIR/EIS does not include an analysis of design alternatives that would entirely avoid impacts through the GEA, including a below-grade design or an above-grade enclosure. All four alternatives are in the same vertical and horizontal alignment through the GEA. As a result of the significant impacts associated with train noise, visual disturbance, light, and train strike, the Authority developed BIO-MM#80, which includes noise barriers and a 3.4-mile-long enclosure enveloping the train's operating envelope to minimize or avoid such impacts. Incorporation of this mitigation measure, in combination with the other mitigation measures included in the EIR/EIS, satisfies the duty of the Authority to incorporate all reasonable and feasible mitigation measures to reduce project impacts. The comment further stated that the Draft EIR/EIS does not fully evaluate impacts on CDFW's properties under Section 4(f). Please refer to Table 4-3 in Section 4.5.1, Parks, Recreation, and Wildlife and Waterfowl Refuges, of the Final EIR/EIS for the CDFW-owned properties that are included in this analysis. In addition, please see Sections 4.6.1.27, Volta Wildlife Area Use Assessment (Resource #41), and 4.6.1.28, Los Banos Wildlife Area Use Assessment (Resource #42), of the Draft EIR/EIS for the Section 4(f) use assessments for Los Banos Wildlife Area and Volta Wildlife Area. These use assessments fully evaluate the potential effects on Los Banos Wildlife Area and Volta Wildlife Area by examining the potential for permanent use, temporary occupancy, and constructive use. Lastly, economic effects are not a consideration under Section 4(f) and are not discussed in Chapter 4, Section 4(f)/6(f) Evaluation, of the Draft EIR/EIS; however, economic effects are discussed in Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS.

### 2126-6436

The Authority has committed to completing an appropriate biological field survey, and has completed project-level analysis of impacts on biological resources. In the Final EIR/EIS, mitigation (BIO-MM#7, BIO-MM#17, BIO-MM#23, BIO-MM#29, BIO-MM#32, BIO-MM#34, BIO-MM#36, BIO-MM#38, BIO-MM#41, BIO-MM#43, BIO-MM#45, BIO-MM#48, BIO-MM#52, BIO-MM#53, BIO-MM#56, BIO-MM#59, BIO-MM#64, BIO-MM#65, BIO-MM#66, BIO-MM#67, and BIO-MM#87) requires surveys for protected species. The Draft EIR/EIS completed a project-level analysis for impacts on biological resources within the project footprint utilizing aerial mapping, GIS-based species habitat modeling, and other resources. Since portions of the project footprint have not yet been surveyed and the project footprint is anticipated to be refined and reduced as project designs progress, the Authority has taken a conservative approach and designated areas of habitat based on potential occupancy by species.

With respect to minimization of project facility footprints and impacts, the Authority notes that for purposes of environmental analysis in the EIR/EIS, the project footprint is assumed to be the maximum amount of disturbance area. However, disturbance may be minimized as additional information is collected to facilitate final designs. For example, the Authority must conduct detailed geotechnical analysis, which will be used to minimize disturbance areas, project facility footprints, and impacts to the extent feasible.

With respect to the analysis of the timing of construction activities to minimize disturbance, the Authority notes that numerous mitigation measures have been designed with timing requirements to avoid and minimize impacts on biological resources. For example, BIO-MM#18 would implement seasonal vernal pool work restrictions during the rainy season, pre-construction surveys such as BIO-MM#23 for Crotch bumble bee have specific timing restrictions identified to maximize the observation potential for the species and potential for avoidance, and BIO-MM#27b would require work windows for fish based on date, channel inundation, and water temperature. Numerous other mitigation measures have timing requirements to avoid and minimize impacts on sensitive biological resources. With respect to minimizing potential impacts from lighting, the Authority conducted additional analysis in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS and included new mitigation to minimize the impacts of operational lighting on wildlife species (BIO-MM#89). In addition, mitigation measures (BIO-MM#77a and BIO-MM#80) include treatments related to minimizing



## Response to Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

### 2126-6436

lighting near wildlife movement areas such as proposed wildlife crossings and habitat areas in the Grasslands Ecological Area.

Lastly, with respect to the program-level commitment to acquire 10,000 acres of easements for habitat protection, the Draft EIR/EIS has been revised to reference commitments included in the Authority's San Francisco Bay Area to Central Valley High-Speed Train Program Final EIR/EIS (Authority 2008, as cited in Chapter 1, Project Purpose, Need, and Objectives, of the Draft EIR/EIS) and Bay Area to Central Valley High-Speed Train Partially Revised Final Program EIR (Authority 2012a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS). This is included in the Final EIR/EIS as BIO-MM#P1: Provide Compensatory Mitigation for Impacts on the Grasslands Ecological Area. This Program EIR commitment provides additional detail to the 10,000-acre commitment that would be protected under easements for the San Jose to Merced Project Section to preserve habitat and open space. The Authority will coordinate securing 10,000 acres of land by agricultural, conservation, or open space easements on land generally located within or adjacent to the Grasslands Ecological Area. BIO-MM#10 has also been revised in the Final EIR/EIS to reference and incorporate the requirements under BIO-MM#P1. In summary, the San Jose to Merced Project Section EIR/EIS appropriately tiers from the Program EIR.

### 2126-6437

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-4: Grasslands Ecological Area Boundary.

The commenter made a similar set of comments on the Draft EIR/EIS. Please see response to submission SJM-1678, comment 2199 on the Draft EIR/EIS regarding the GEA and its boundaries and response to submission SJM-1678, comment 2205 regarding the use of modeling to describe biological resources. Please also see response to submission SJM-1678, comment 2204 regarding the Merced County General Plan. Lastly, the Final EIR/EIS includes an additional description of the GEA, including its designated and administrative boundaries.

### 2126-6438

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-4: Grasslands Ecological Area Boundary, SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife, SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

The commenter again asserts that the analysis is generally inadequate or inaccurate because the incorrect GEA boundary was used. The Final EIR/EIS includes an additional description of the GEA, including its designated and administrative boundaries. The commenter made comments on the Draft EIR/EIS regarding the use of biological models instead of field surveys. Please see response to submission SJM-1678, comments 2205 and 2208 on the Draft EIR/EIS, which dispute the commenter's assertions that the use of models underestimates impacts. Lastly, the commenter very generally notes that impacts on wildlife from noise, vibration, lighting, and glare are inaccurate and impacts on rare plants and eagles are unmitigated. The commenter does not make specific assertions or comments regarding how the impact analysis or conclusions are inaccurate. The Authority notes that the commenter provided extensive comments on these topics on the Draft EIR/EIS and refers the commenter to numerous responses on those topics.

With regard to recreational hunting and fishing, please see response to submission SJM-1678, comment 2217 on the Draft EIR/EIS.

### 2126-6439

Please see response to submission SJM-1678, comment 2225 on the Draft EIR/EIS, which discusses the commenter's assertions regarding the adequacy and enforceability of mitigation measures.

### 2126-6440

Please see response to submission SJM-1678, comments 2226 and 2227 on the Draft EIR/EIS, which discuss the commenter's assertions regarding deferred mitigation.

## Response to Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

### 2126-6441

The Authority recognizes the benefit and valued input received from the GEA Working Group meetings over many years. That input informed the development of the Draft EIR/EIS and the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS.

The commenter suggests that the detailed comments submitted on the Draft EIR/EIS were ignored. The Authority has reviewed and considered every comment received on the Draft EIR/EIS, and each comment is responded to within Volume 4 of this Final EIR/EIS.

### 2126-6442

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-4: Grasslands Ecological Area Boundary, SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife, SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

The commenter asserts that the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS does not provide information about the project. The Authority notes that the proposed project is as described in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS. The Authority has made several small clarifications, including the description of operational lighting, in Chapter 2 of the Final EIR/EIS to further clarify the proposed project. The commenter generally asserts that the supplemental nighttime lighting analysis and mitigation are inadequate but does not state any rationale for why these are inadequate nor does the commenter provide any additional evidence to this effect.

### 2126-6443

Please see response to submission SJM-2135, comment 6355, which clarifies operation of trains as well as the number of intermittent maintenance trains. 24-hour train operation is not proposed and the project description has not changed in this regard in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS. With respect to the notes cited by the commenter in Appendix 3.7-E, Supplemental Noise Analysis on Terrestrial Wildlife Species, of the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS on page 9, the Authority notes that the text referenced by the commenter is discussing the findings on an adjacent HSR Section. That text is referencing findings made by the USFWS in its biological opinion for the Merced to Fresno Project Section of the HSR. The analysis for the proposed project is clear with respect to nighttime operations and is consistent with Chapter 2 in the Draft EIR/EIS.

### 2126-6444

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife.

The commenter asserts that the EIR/EIS does not provide information regarding nighttime lighting during construction or operations and that a lighting plan has not been developed. The commenter refers the Authority to detailed comments on pages 10–11 of their comment letter on the Draft EIR/EIS. Please see response to submission SJM-1678, comment 2195, and to Standard Response SJM-Response-BIO-5 for a response regarding nighttime lighting. Also, additional detail on lighting appears in Chapter 2, Alternatives, of the Final EIR/EIS. Overall, the Authority notes that the comments and input from the Grasslands Water District have been considered and that the Authority has adopted several of these suggestions where feasible.

### 2126-6445

The commenter notes that the Authority has not updated its Technical Reports to reflect new analysis. The Authority disagrees and notes that, although previously published technical reports have not been revised, the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS included new and supplemental technical analysis in Appendix 3.7-D, Supplemental Species Habitat Model Descriptions; Appendix 3.7-E, Supplemental Noise Analysis on Terrestrial Wildlife Species; and Appendix 3.7-F, Supplemental Artificial Light Analysis on Terrestrial Wildlife Species.

### 2126-6446

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife.

The Authority has clarified in Section 3.7 of the Final EIR/EIS under Impact BIO#42 that construction would not occur at night within the GEA.

## Response to Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

### 2126-6447

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife.

In order to select facility siting locations that meet the project's operational needs while minimizing environmental impacts, the Authority considers safety, security, and operational design requirements, adjacent land uses, and environmental resources including nearby wetland habitat and wildlife areas. Chapter 8, Preferred Alternative, of the EIR/EIS includes information about these facilities. Specifically, it indicates that, conservatively, the Final EIR/EIS analyzes two locations for many of the system sites required for the project; however, the Preferred Alternative for the Final EIR/EIS includes the preferred system sites listed in Table 8-3 with specific stationing locations and selection rationales. Several systems sites were selected with the rationale that the location would minimize loss of prime agricultural land and impacts on biological and aquatic resources.

The Authority notes that specific information regarding which facilities (including ancillary facilities) would be lighted and how they would be lighted has been added to Chapter 2, Alternatives, of the Final EIR/EIS. The analysis in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS considers the location of facilities that would be lighted, as well as the measures included to minimize impacts, such as shielding lights and using the minimum lighting necessary.

### 2126-6448

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife.

The commenter does not make a specific comment on the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS but references all other comments related to lighting submitted by the commenter on the Draft EIR/EIS. Please see individual responses to the commenter's comments under SJM-1678, comments 2195, 2196, and 2197.

### 2126-6449

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife.

The commenter asserts that the conclusions in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS related to the impacts of nighttime lighting are not clear or are contradictory. As noted by the commenter, the Authority analyzed impacts in the Draft EIR/EIS from nighttime lighting and found them to be less than significant. In the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS, the Authority conducted additional analysis of nighttime lighting and found potentially significant impacts from nighttime lighting. The CEQA conclusion in Impact BIO#47 clearly states that the level of significance before mitigation under CEQA would be significant for all four alternatives. In summary, the Authority changed the pre-mitigation impact conclusion based on the new information and analysis presented in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS. Note that with the application of Mitigation Measures BIO-MM#80 and BIO-MM#89, the significance under CEQA of Impact BIO#47 is reduced to less than significant. Additionally, the Authority notes that Impact BIO#42 addresses impacts from nighttime lighting during construction and the Draft EIR/EIS states that the level of significance before mitigation for all four alternatives would be significant before mitigation. This conclusion is unchanged in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS.

### 2126-6450

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife.

The measures described in Appendix 3.7-F, Supplemental Artificial Light Analysis on Terrestrial Wildlife Species, to the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS and noted by the commenter are the technical analysis and recommendations resulting from that technical analysis. The Revised/Supplemental Draft EIR/EIS incorporates these measures as mitigation. BIO-MM#89 provides additional mitigation, considering the recommendations from the technical analysis. Each of the recommendations is addressed in BIO-MM#89.

## Response to Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

### 2126-6451

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife.

The Authority acknowledges that the commenter disagrees with the findings in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS related to nighttime lighting. The requirements outlined under BIO-IAMF#12 as well as other IAMF requirements are enforceable requirements and would be included in the Mitigation Monitoring and Enforcement Plan for the project and thus must be implemented. BIO-IAMF#12 sets forth standards to be included in the design of HSR ancillary facilities, such that those facilities are bird- and raptor-safe. With regard to measures suggested by the commenter in comments on the Draft EIR/EIS related to nighttime lighting, please also refer to the response to submission SJM-1678, comments 2197 and 2214, which discuss the analysis of artificial lighting and the potential measures proposed by the commenter, as well as the standard response regarding lighting impacts on wildlife.

### 2126-6452

The Authority disagrees with this comment. The technical analysis supporting the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS in Appendix 3.7-F, Supplemental Artificial Light Analysis on Terrestrial Wildlife Species, recommends additional measures to avoid and minimize effects. These recommendations were considered and incorporated into the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS in BIO-MM#89 and thus are appropriate and enforceable.

### 2126-6453

Please see responses to submission SJM-2126, comments 6450 and 6452. The Authority also notes that the commenter made similar comments on the Draft EIR/EIS. Please see response to submission SJM-1678, comment 2225, which discusses the oversight and binding enforcement mechanisms in place for the project.

### 2126-6454

The Authority has continued to meet with and work with the GEA working group for many years in good faith and will continue to do so. The analysis in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS found that with the application of mitigation, there are not significant impacts under CEQA on the GEA from artificial lighting at night. Overall, lighted facilities are few and are widely spaced within the GEA. The project includes features to avoid and minimize lighting impacts (e.g., shielding of lighting, use of the minimum lighting necessary), as well as BIO-IAMF#12, which further minimizes lighting impacts. Mitigation Measure BIO-MM#89 would reduce artificial lighting impacts further to a level that is less than significant under CEQA. Consequently, additional mitigation along the lines suggested by the commenter is not necessary or required.

### 2126-6455

The commenter makes a general statement regarding the approval of the project and notes that the Draft EIR/EIS must be revised and recirculated, including addressing the comments made by members of the GEA Working Group. The Authority notes that the Draft EIR/EIS was revised and recirculated in response to the recent listing of the mountain lion as a candidate under CESA and the recent listing of the monarch butterfly as a candidate under FESA. The Final EIR/EIS considers all comments received on the Draft EIR/EIS as well as the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS and responds to each comment, and the Authority has made changes to the Final EIR/EIS where appropriate.

### 2126-6456

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-8: Impact on Wildlife Movement in the Western Pacheco Pass Region.

The commenter is correct in that there is new data that show Tule elk north of SR 152. In response to this comment and the new data, Section 3.7.7.7, Wildlife Movement, of the Final EIR/EIS has been modified regarding its discussion of the location of Tule elk near the alignment. No changes to the impact conclusions have resulted from this revision. However, the Authority also notes that in response to numerous other comments regarding wildlife movement in the western Pacheco Pass region, the Authority has further modified its mitigation approach regarding wildlife movement issues in the region, as explained in the standard response.

## Response to Submission 2126 (Ellen Wehr, Grassland Water District, June 8, 2021) - Continued

### **2126-6457**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-8: Impact on Wildlife Movement in the Western Pacheco Pass Region.

The Authority has reviewed the new data and information contained in the thesis. It is understood from that thesis that, while there are individuals north of SR 152, the highway is still seen as a barrier based on the lack of 5-hour collar data (from the thesis) showing movement across SR 152; CDFW has prioritized SR 152 as a wildlife barrier (CDFW 2020) to be addressed if possible in the future through one or more wildlife movement improvements. Please note that the Authority has prepared a standard response regarding wildlife movement in the western Pacheco Pass region that addresses movement of mountain lion as well as other large species such as elk. The approach does include additional mitigation addressing wildlife movement enhancements in the region.

### **2126-6458**

Please see the response to submission SJM-2126, comment 6456, which discusses new information regarding Tule elk range.

### **2126-6459**

The Authority appreciates the suggestion regarding monarch mitigation and has incorporated it into BIO-MM#86 in the Final EIR/EIS.

### **2126-6460**

Please see response to submission SJM-2126, comment 6459. The Authority has revised BIO-MM#86 in the Final EIR/EIS to note that contribution to monarch conservation and/or restoration efforts in the project region are one additional type of compensatory mitigation that would be acceptable.

### **2126-6461**

The Authority has continued to meet with Grasslands Water District (GWD) throughout the San Jose to Merced Project Section environmental process. The Authority plans to continue coordination with GWD as the San Jose to Merced Project Section moves through the environmental process and towards project construction.



## Submission 2134 (Neal Sharma, Peninsula Open Space Trust (POST), June 9, 2021)

DocuSign Envelope ID: 734180DB-3247-46EB-B269-D763E886EC5A

### San Jose - Merced - RECORD #2134 DETAIL

Status : Unread  
Record Date : 6/9/2021  
Submission Date : 6/9/2021  
Interest As : Business and/or Organization  
First Name : Neal  
Last Name : Sharma  
Attachments : HSR RDEIR\_SDEIS Comment Letter San Jose to Merced POST\_OSA\_TNC June 9 2021.pdf (441 kb)

### Stakeholder Comments/Issues :

Hello,

Please accept the attached comment letter regarding the High-Speed Rail San Jose to Merced Project Revised Draft EIR/Supplemental Draft EIS. Thank you for the opportunity to comment.

Sincerely,  
Neal Sharma

\*Neal Sharma\*  
Wildlife Linkages Program Manager  
Peninsula Open Space Trust (POST)  
222 High Street  
Palo Alto, CA 94301  
Office: (650) 854-7696  
Direct: (650) 352-6320  
openspacetrust.org



June 9, 2021

Brian P. Kelly, CEO  
California High-Speed Rail Authority  
770 L Street, Suite 620  
Sacramento, CA 95814

**RE: San Jose to Merced Project Section: Revised Draft Environmental Impact Report/Supplemental Draft Environmental Impact Statement, Biological Resources Analysis**

Dear Mr. Kelly:

Peninsula Open Space Trust (POST), Santa Clara Valley Open Space Authority (Open Space Authority), and the Nature Conservancy (TNC) submit the following comments on the Revised Draft Environmental Impact Report/Supplemental Draft Environmental Impact Statement, Biological Resources Analysis (RDEIR/SDEIS) for the San Jose to Merced Project Section (Project) of the California High Speed Rail (HSR). POST, TNC, and the Open Space Authority previously submitted comments on June 23, 2020.

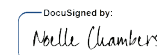
We appreciate the effort that has gone into the RDEIR/SDEIS. However, our organizations remain gravely concerned with the Project's negative and potentially irreversible impacts on the biodiversity in this region, and in particular on the critical natural resources in the Coyote Valley, Upper Pajaro/Soap Lake, and Pacheco Pass areas. The RDEIR/SDEIS falls short in its analysis of existing, readily available science relevant to these ecosystems, and in analyzing the benefits of substantial investments made – by our organizations and the state – in the conservation of land, water, and wildlife therein. These analytical shortcomings are then reflected in the RDEIR/SDEIS's inadequate mitigation proposals. HSR must ensure that both the Project's site-specific and cumulative impacts on sensitive species in this region are adequately addressed.


Given the complexity of the Project and the short timeframe for review and public comment, the feedback included herein is preliminary in nature, and we expect to submit additional feedback at a later date after we are able to more thoroughly evaluate the Project.

In addition to addressing the specific comments below – TNC, POST, and the Open Space Authority request HSR immediately reinstate work with our organizations and qualified local biologists to refine the Project's design in order to ensure it will improve – and not hinder – the recovery of puma and monarch butterfly populations.

We stand ready to work collaboratively with HSR to reverse this outcome.

Sincerely,

DocuSigned by:  
  
Noelle Chambers  
Vice President of Conservation  
Peninsula Open Space Trust

  
Andrea Mackenzie  
General Manager  
Santa Clara Valley Open Space  
Authority

DocuSigned by:  
  
Abigail Ramsden  
Project Director  
The Nature Conservancy

*continues on the next page*

## Submission 2134 (Neal Sharma, Peninsula Open Space Trust (POST), June 9, 2021) - Continued

DocuSign Envelope ID: 734180DB-3247-46EB-B269-D763E886EC5A

DocuSign Envelope ID: 734180DB-3247-46EB-B269-D763E886EC5A

High-Speed Rail San Jose to Merced SDEIR/EIS  
POST, Open Space Authority, and TNC Comments

June 9, 2021

General Comments

2134-6243

- Cumulative Regional Impacts on the Puma Population

As we discussed in our previous letter sent June 23, 2020, the Coyote Valley, Upper Pajaro/Soap Lake, and Pacheco Pass areas are essential landscapes for supporting wildlife in the Project area, including puma, elk, deer, and many other species. These lands and waters provide the connectivity necessary for ensuring the Santa Cruz Mountains and Diablo Range remain linked ecosystems where animal movement sustains gene-flow for population health and climate adaptation.

The installation of practically impermeable linear infrastructure through all three of these linkages could have a devastating cumulative effect on wildlife in the region, and especially on the Santa Cruz Mountain puma population. The proposed mitigation measures are insufficient to ensure genetic connectivity and the health of puma populations in this area (see letter submitted by Christopher Wilmers to HSRA dated May 17, 2021; attached). HSR needs to evaluate additional mitigation measures that will guarantee safe passage of pumas and other wildlife between mountain ranges via Coyote Valley, Upper Pajaro/Soap Lake, and Pacheco Pass.

2134-6244

- Light, Noise, and Vibration Impacts to Pumas

It is unclear whether sound walls will be effective in reducing noise and thereby promoting wildlife use of crossing structures, which if not properly designed will undermine the purpose of the proposed mitigation. Our understanding is that the UC Davis Road Ecology Center is evaluating the adequacy of the Project's assessment of light, noise, and vibration impacts and the appropriateness of proposed mitigation measures. We recommend that the HSR work with local stakeholders, qualified biologists, and the California Department of Fish and Wildlife (CDFW), United States Fish and Wildlife Service (USFWS), and National Marine Fisheries Service (NMFS) to develop integrated designs for wildlife crossing infrastructure – and that such mitigation measures should be approved by CDFW, USFWS, and NMFS prior to project approval. We also recommend that HSR assess additional mitigation measures such as light and noise barriers (e.g. use of enclosure[s] as part of integrated wildlife crossing designs that are site-specific and include considerations for the interrelationship between light, noise, vibration, landscape features (e.g. topography, habitat type), directional fencing (including wildlife escape ramps, where appropriate), and life history/ecological characteristics of target species and/or guilds.

2134-6245

- Mitigation Ratios

The RDEIR/SDEIS analysis does not adequately assess the permanent, temporary, direct, and indirect impacts on breeding, foraging, or dispersal habitats for pumas.

Given the trajectory of genetic isolation experienced by the Santa Cruz mountains subpopulation of puma and the large amount of public and private investments made to conserve and enhance puma habitat, we recommend that at a minimum, habitat areas with direct impacts are mitigated at a ratio of 2:1, and that direct impacts to protected areas – lands and waters owned and/or managed by natural resource agencies or nonprofit organizations – are mitigated at a ratio of 4:1. We also recommend a ratio of 4:1 for impacts to lands and waters identified by CDFW, by the Santa Clara Valley Habitat Agency, and in the Metropolitan Transportation Agency's Plan Bay Area (the Sustainable Communities Strategy under SB375) as high priority for conservation.

Page 2 of 5

High-Speed Rail San Jose to Merced SDEIR/EIS  
POST, Open Space Authority, and TNC Comments

June 9, 2021

2134-6245

Mitigating for the loss of essential connectivity and puma habitats is highly challenging at best, and nearly impossible at worst, in areas where urban development has pinched available habitat down to the narrowest thresholds that sustain wildlife, as is the case in the Project area. These ratios will help support the persistence of pumas regionally when limited breeding, foraging, or dispersal habitats are impacted by the Project.

2134-6246

- Support State Conservation Goals

Implementation of the Project presents a unique opportunity to implement the State's documented conservation goals for the Coyote Valley, Upper Pajaro/Soap Lake, and Pacheco Pass areas. We recommend HSR work with CDFW, the Wildlife Conservation Board, and the State Coastal Conservancy to develop a Project design that will meet the State's goals identified in those agencies' strategic plans, the Santa Clara Valley Habitat Conservation Plan (HCP/NCCP), Plan Bay Area, and the Coyote Valley Conservation Program established in September 2019 (Public Resources Code Division 26, Chapter 6 (Sections 35280-35186), which requires Coyote Valley be acknowledged as an area of statewide significance in local planning documents developed or updated on or after January 1, 2020, affecting land use within Coyote Valley.

The State's commitment to conservation of these landscapes is further evidenced by the tens of millions of dollars in State funds that have been invested in their conservation, including the Sobrato South project in Coyote Valley, state-funded implementation of wildlife connectivity enhancements in Pacheco Pass, and many others. For example, as noted in the staff report for the Wildlife Conservation Board's May 2020 meeting at which the Board approved \$10,000,000 in State funds to protect property in Coyote Valley:

Coyote Valley is identified as a unique opportunity to connect the biodiversity of the Santa Cruz Mountains and the Diablo Range which form the California Coastal Range. The Santa Clara Valley Habitat Conservation Plan and Natural Community Conservation Plan (Habitat Plan) adopted in 2013, states that linking the Santa Cruz Mountains and Diablo Range via the Santa Clara Valley is one of its main landscape-level goals to ensure long-term protection of wildlife and rare and endangered species. The California State Wildlife Action Plan states that establishing connectivity among these ecosystems is a "key ecological attribute" for all conservation targets within the Bay Delta and Central Coast Province. Additionally, the Property was identified as a top conservation priority in CDFW's Santa Cruz Mountains Conceptual Area Protection Plan. (page 91)

Detailed CommentsPageComment

3.7-5

Pacheco Pass and Soap Lake should be noted as important conservation areas, including for regional ecological connectivity (see plans cited in previous comment letter). Pacheco Pass must be included in the assessment due to the potential cumulative impacts for puma populations (and the wide variety of other species and communities known to occur in the area). If the Diablo Range population north of Pacheco Pass becomes genetically isolated, there are serious implications for puma in the Santa Cruz Mountains, and potential trophic cascades if inbreeding depression leads to extirpation.

3.7-11

We recommend that herbicide use be determined in consultation with CDFW and applied by a Qualified Applicator per Department of Pesticide Regulation. Use of herbicide should be

Page 3 of 5

## Submission 2134 (Neal Sharma, Peninsula Open Space Trust (POST), June 9, 2021) - Continued

DocuSign Envelope ID: 734180DB-3247-46EB-B269-D763E886EC5A

DocuSign Envelope ID: 734180DB-3247-46EB-B269-D763E886EC5A

High-Speed Rail San Jose to Merced SDEIR/EIS POST, Open Space Authority, and TNC Comments		June 9, 2021
2134-6248		limited to substances and practices where the bioaccumulated cumulative toxicity is proven to be minimal.
2134-6249	3.7-15	<p>The proposal in Alternative 4 for breaks in fencing to maintain permeability at road crossings is not a safe or effective concept for long-term mitigation in Coyote Valley, and may encourage entrapment of wildlife on fenced or walled portions of the Project. While breaks in the fence and median may maintain existing structural permeability, operational impacts from the rail and new infrastructure (fencing, etc.) will likely increase wildlife mortality and reduce functional connectivity.</p> <p>Recommendations for additional options to improve permeability can be found in the published report <i>"Recommendations to reduce wildlife-vehicle collisions on the Monterey Road corridor in Coyote Valley, Santa Clara County"</i> available at: <a href="https://openspacetrust.org/downloads/MontereyRoadReport.pdf">https://openspacetrust.org/downloads/MontereyRoadReport.pdf</a>.</p> <p>Conservation efforts are in progress to improve permeability of the Monterey Road corridor for wildlife, particularly between Richmond Avenue and Tulare Hill/Metcalf Road, and should be noted. The Project should support and add to these existing efforts, and we recommend HSR explore early implementation of wildlife crossing enhancements in coordination with the Open Space Authority, POST, the Santa Clara Valley Habitat Agency, and the Santa Clara County Parks and Recreation Department.</p>
2134-6250	3.7-25	Directional fencing is critical for safe wildlife passage and must occur on both sides of the railway (unless a wall or enclosure serves that purpose on one or both sides of the rail). Directional fencing and/or sound barrier features should be integrated with optimization of wildlife crossing structures in mind.
2134-6251	3.7-11	<p>BIO-MM#32 (Significant Impact) -- Despite the finding of a significant impact, we request additional detail and analysis about the design and operation of accessory/construction/maintenance roads and considerations to mitigate impacts particularly on amphibians, reptiles, and their habitats, as even following construction-related disturbance, the presence of features such as curbs, drain systems, and runoff/pollutants may present ongoing hazards. Suggested resources:</p> <p>Brehme, CS and RN. Fisher. 2021. Research to Inform Caltrans Best Management Practices for Reptile and Amphibian Road Crossings. USGS Cooperator Report to California Department of Transportation, Division of Research, Innovation and System Information, 65A0553.</p> <p>Langton, T.E.S. and A.P. Clevenger. 2021. Measures to Reduce Road Impacts on Amphibians and Reptiles in California. Best Management Practices and Technical Guidance. Prepared by Western Transportation Institute for California Department of Transportation, Division of Research, Innovation and System Information.</p>
2134-6252	3.7-25	For BIO-MM#77b, we recommend beginning effectiveness monitoring upon completion of construction. While studies of wildlife crossing structures indicate that a period for habituation may influence the use of structures by target species, there is also evidence for use of structures less than two years after construction (see Kintsch, Cramer, Singer, and Cowardin 2021 <a href="https://www.codot.gov/programs/research/pdfs/2021-research-reports/state-highway-9-wildlife-mitigation-monitoring/cdot-2021-01.pdf">https://www.codot.gov/programs/research/pdfs/2021-research-reports/state-highway-9-wildlife-mitigation-monitoring/cdot-2021-01.pdf</a> ).
2134-6253	3.19-2	Pacheco Pass and Soap Lake should be noted as important conservation areas, including for regional ecological connectivity (see plans cited in previous comment letter). Pacheco Pass

Page 4 of 5

High-Speed Rail San Jose to Merced SDEIR/EIS POST, Open Space Authority, and TNC Comments		June 9, 2021
2134-6253		must be included in the assessment due to the potential cumulative impacts for puma populations.
2134-6254	NA	Proposed 5' x 5' wildlife crossing in Coyote Valley, north of Kalana Avenue, near station B950+56 overlaps with a water delivery pipeline that will be constructed by Valley Water. It is likely that this pipeline is too shallow to allow for construction of this undercrossing. Alternative mitigation measure should be considered for impacts to permeability in this area.
2134-6255	3.19-3	<p>The section states "Project operations, in combination with planned projects in the cumulative RSA, would result in a significant cumulative impact under CEQA with respect to wildlife movement because the project would cause intermittent but permanent disturbance of migratory waterfowl and shorebirds in the GEA and would interfere with the movement and dispersal of mountain lions from noise, artificial light, and other factors, including considerations of gene flow between subpopulations. The HSR project is the sole contributor to this impact, which would therefore be considerable. While mitigation measures are proposed to reduce this impact, they would not entirely eliminate the impact in some of the most important migratory and wintering habitat for waterfowl and shorebirds in western North America and within important genetic dispersal areas for mountain lion. There is no additional feasible mitigation."</p> <p>The Project should consider the feasibility of additional mitigation measures, such as the construction of land bridges to complement undercrossings, construction of directional fencing outside of the project right of way to guide wildlife to crossings, acquisition of additional land to ensure long term connectivity to proposed wildlife crossing locations, different alternatives to mask light and noise such as track enclosures, modifying adjacent transportation corridors to support wildlife movement under all alternatives, and the expansion of BIO-MM#77b to include construction of additional undercrossings and land bridges if the Project's mitigation measures are not meeting success criteria within a specified timeframe.</p>

Page 5 of 5

## Submission 2134 (Neal Sharma, Peninsula Open Space Trust (POST), June 9, 2021) - Continued

DocuSign Envelope ID: 734180DB-3247-46EB-B269-D763E886EC5A

UNIVERSITY OF CALIFORNIA, SANTA CRUZ

BERKELEY • DAVIS • IRVINE • LOS ANGELES • MERCED • RIVERSIDE • SAN DIEGO • SAN FRANCISCO

Environmental Studies Department  
1156 High St.  
Santa Cruz, CA 95064



email: cwilmers@ucsc.edu  
voice: 831-459-3001  
fax: 831-459-4015

SANTA BARBARA • SANTA CRUZ

May 17, 2021

Dear High Speed Rail Authority,

I am writing to comment on the recently revised mountain lion EIR for the high speed rail section crossing the Pacheco Pass and Coyote Valley. These areas are important habitat for mountain lions providing genetic connectivity for mountain lions. This is especially important given the low genetic heterozygosity of mountain lions in this area and their recent proposed listing as a threatened species in California. The proposed mitigation measures are insufficient to insure genetic connectivity and the health of mountain lion populations in this area.

In particular measure BIO-MM#87 is insufficient to finding and mitigating the impact on mountain lion nursery sites (i.e. dens). Finding mountain lion nursery sites is like finding a needle in a haystack. The only scientifically substantiated way of finding nursery sites is to use tracking data from female mountain lions fitted with GPS collars. Even with GPS location data indicating that a nursery site might exist within a 10 meter diameter circle, it can take trained biologists up to half an hour to locate the den. Scaling this up to the tens of square kilometers that you are proposing, without the aid of GPS instrumented animals, would be a fool's errand.

Additionally, I would like to request that adequately sized over- or under-crossings be provided in order to allow safe passage of mountain lions across the rail lines. The current proposed culverts are too long and narrow to be suitable as a mountain lion crossing.

Sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Chris Wilmers".

Christopher Wilmers  
Professor

## Response to Submission 2134 (Neal Sharma, Peninsula Open Space Trust (POST), June 9, 2021)

### 2134-6241

The Authority appreciates your comments on the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS. In subsequent individual comments, commenter provided specific detailed comments. Each of these specific comments is addressed below.

### 2134-6242

The Authority has coordinated with these groups throughout the duration of the project, as noted in Chapter 9, Public and Agency Involvement, in the Final EIR/EIS. Most recently, the Authority held several meetings with these stakeholders during the comment period for the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS, and the supplemental analysis and revised mitigation measures in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, in the Final EIR/EIS are reflective of this coordination. The Authority is committed to continuing engagement with local stakeholders as the project progresses.

### 2134-6243

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-8: Impact on Wildlife Movement in the Western Pacheco Pass Region.

### 2134-6244

As noted in Standard Response SJM-Response-BIO-8, the Authority has included revised mitigation in the Final EIR/EIS which further addresses impacts on mountain lions.

With respect to light, noise, and vibration impacts on mountain lions and the commenter's suggestions to develop "integrated designs for wildlife crossing infrastructure", as well as approvals by wildlife agencies to address these concerns, the Authority believes that the Final EIR/EIS addresses this concern. Mitigation Measure BIO-MM#77a already requires the Authority to prepare a Wildlife Crossing Design, Inspection, and Maintenance Plan. As noted in the measure, the plan must be developed in coordination with the wildlife agencies, CDFW, USFWS, and NMFS, as well as other local wildlife movement stakeholders (including POST). In this way, the Authority believes that POST and other stakeholders will have substantial input into the design of the crossings, including the additional measures or design considerations suggested in the comment.



## Response to Submission 2134 (Neal Sharma, Peninsula Open Space Trust (POST), June 9, 2021) - Continued

### 2134-6245

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-8: Impact on Wildlife Movement in the Western Pacheco Pass Region.

The Authority has evaluated the comments from POST and others regarding mitigation ratios (i.e., the suggested increase in the compensatory mitigation ratio from 2:1 to a 4:1 ratio) and the overall mitigation approach for mountain lion. Based on the comments received from CDFW and others, it is clear that while habitat mitigation is important, mitigation focused on maintaining genetic connectivity/wildlife movement (i.e., facilitating or improving wildlife movement through other actions) is also an extremely important mitigation strategy for mountain lion subpopulations. Consequently, as noted in Standard Response SJM-Response-BIO-8, the Authority has added BIO-MM#79b: Provide Wildlife Movement between the Diablo Range and Inner Coast Range, to the Final EIR/EIS. Under this measure, the Authority would work with stakeholders and agencies to implement an additional overcrossing in the region to further improve movement and permeability. The Authority believes the combination of habitat mitigation as well as wildlife movement connectivity improvements in the region is an appropriate and adequate mitigation approach for project impacts. The mitigation ratio identified under BIO-MM#88 is an appropriate ratio.

### 2134-6246

The comment suggests coordination with CDFW, the Wildlife Conservation Board, and the State Coastal Conservancy to develop a project design that meets the State's goals as well as goals of other regional plans. Additionally, the commenter mentions the Coyote Valley Conservation Program and its role in local planning documents after January 2020. The Authority has worked closely with CDFW, local agencies, and numerous wildlife stakeholders throughout project planning and design. As a result of this coordination, the project includes design features and mitigation measures to address significant impacts on wildlife connectivity and movement, including in Coyote Valley. Specifically, to address Impact BIO#42, Temporary Disruption of Wildlife Movement, the Authority would implement mitigation measures to reduce temporary impacts on wildlife movement during construction. BIO-MM#3 would require the project biologist to establish ESAs and nondisturbance zones prior to ground-disturbing activity. BIO-MM#25 would require the Project Biologist to conduct pre-activity surveys for and relocate (consistent with regulatory authorizations) any special-status wildlife occurring in waterbodies affected by dewatering or water diversion activities. Additionally, BIO-MM#76 would require the Authority to avoid placing temporary fencing within known wildlife corridors in portions of the project footprint where the tracks are elevated and would require the design to consider methods that would facilitate wildlife use of crossings. It would also minimize the effects of noise, light, and vibration on individuals moving through or near the project footprint. The purpose of the legislation mentioned in the comment is to protect the resource and agricultural goals of the Coyote Valley. It does not designate the area as a conservation easement specifically and as defined in the EIR/EIS. As such, it is not included in Section 3.7.6.2, Biological Conditions. However, the Final EIR/EIS acknowledges the importance of the Coyote Valley area, and its constituent resources are addressed across several sections, including biological resources; wildlife movement; agricultural farmland; and parks, recreation, and open space. In response to this comment, Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space, has been updated in the Final EIR/EIS to acknowledge Assembly Bill 948, Coyote Valley Conservation Program.

## Response to Submission 2134 (Neal Sharma, Peninsula Open Space Trust (POST), June 9, 2021) - Continued

### 2134-6247

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-8: Impact on Wildlife Movement in the Western Pacheco Pass Region.

The Authority acknowledges the importance of the Pacheco Pass and Soap Lake areas for wildlife movement and connectivity; there are no specific boundaries that define them or allow a specific analysis similar to the other conservation areas identified in the EIR/EIS, but nevertheless, the Authority has analyzed (and proposed mitigation for) wildlife movement in those areas. Mitigation for wildlife movement impacts would therefore occur regardless of whether or not those areas are specifically identified as “conservation areas.”

### 2134-6248

The Authority cannot commit to avoiding the use of herbicides because they may be necessary in some instances to control vegetation. As described in Section 2.11.2.1, Operational Right-of-Way, of the Draft EIR/EIS, herbicides may be used during operations for vegetation management purposes. As described there, only approved herbicides would be used, and all herbicide application would be conducted in a manner consistent with product labeling and applicable laws, including application by a licensed Pest Control Advisor where appropriate.

### 2134-6249

The Authority agrees that the breaks in HSR fencing along Monterey Road in Coyote Valley are not a safe or effective mitigation method. The breaks in fencing are not a mitigation measure to improve wildlife movement but a project component to maintain traffic movement across the railway.

The commenter is correct that the project would further degrade permeability to wildlife and increase the potential for vehicle strike. To minimize and offset these effects, the Authority modified the project to include wildlife crossings and committed to measures that minimize wildlife entry into the railway and onto the roadway (thus reducing the potential for vehicle strike). These commitments were developed in coordination with local wildlife movement stakeholders (including the commenter) and are consistent with, the Recommendations to Reduce Wildlife-Vehicle Collisions on the Monterey Road Corridor in Coyote Valley, Santa Clara County authored by the Santa Clara County Wildlife Corridor Technical Working Group Coyote Valley Subcommittee (2019) as described below.

To minimize the potential for wildlife to enter the railway at at-grade road crossings where there is a break in the fencing surrounding the rail, BIO-MM#81 requires Rosehill anti-trespass panels be put at each intersection. To facilitate escape if wildlife enters the railway fencing, BIO-MM#81 requires one-way exit doors be placed along the lower edge of the four fence sections closest to the intersection for small- and medium-sized mammals and requires jump outs be placed inside the railway so larger mammals can escape.

To offset the impact of the railway fencing on permeability and to further minimize the potential for vehicle strike, wildlife crossings were added to the project design consistent with the Recommendations to Reduce Wildlife-Vehicle Collisions on the Monterey Road Corridor in Coyote Valley, Santa Clara County (Santa Clara County Wildlife Corridor Technical Working Group Coyote Valley Subcommittee 2019). To increase the potential for the wildlife crossings to be used, BIO-MM#77a requires wildlife funnel fencing be constructed around wildlife crossings, to the maximum feasible (since the Authority does not have control of all parcels needed to implement the action). This measure also requires a Wildlife Crossing Design, Inspection, and Maintenance Plan be written in coordination with wildlife agencies and local wildlife movement stakeholders (see response to submission SJM-2134, comment 6250) so that the siting, design, and construction of the crossings can be maximized for the greatest benefit to wildlife movement. This wildlife crossing plan must include a directional fencing plan that would

## Response to Submission 2134 (Neal Sharma, Peninsula Open Space Trust (POST), June 9, 2021) - Continued

### 2134-6249

improve use and function of the crossings.

As for a contribution to early implementation of the Recommendations to Reduce Wildlife-Vehicle Collisions on the Monterey Road Corridor in Coyote Valley, Santa Clara County (Santa Clara County Wildlife Corridor Technical Working Group Coyote Valley Subcommittee 2019), the Authority has committed to the following three of the four recommendations listed in the executive summary either through project modification or mitigation measures: modify the Monterey Road median barrier, improve the Fisher Creek culvert, and create wildlife crossing infrastructure. However, these measures can only be implemented during project construction. That said, the Authority has made a commitment to work with organizations like the Santa Clara Valley Habitat Agency to discuss potential early implementation of other mitigation measures such as habitat preservation and restoration.

### 2134-6250

The Authority appreciates the comment and has modified BIO-MM#77a in the Final EIR/EIS to require directional fencing on both sides of the rail (rather than just on the eastern side) as necessary to facilitate wildlife movement. As required under BIO-MM#77a, the Authority would prepare a Wildlife Crossing Design, Inspection, and Maintenance Plan in coordination with agency and stakeholder partners, including the commenter, to improve the siting and design of wildlife crossings and directional fencing.

### 2134-6251

Measures to address stormwater drainage, including runoff and pollutants, are described under Impacts HYD#1, HYD#2, and HYD#3 for construction and operations in Section 3.8.6.2, Surface Water Hydrology, of the Final EIR/EIS. The stormwater management and treatment plan (HYD-IAMF#1) would evaluate the capacity of receiving stormwater drainage systems, determine improvements and/or upgrades required to maintain or improve existing drainage capacity, and specify BMPs for infiltration, retention, or detention from new and reconstructed impervious surfaces. The project design would also include a flood protection plan that incorporates design standards to minimize impacts of culverts and bridges on existing drainage patterns and stream flow (HYD-IAMF#2). Additionally, the Authority has reviewed Brehme and Fisher (2021) and Langton and Clevenger (2021, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Final EIR/EIS), which address best practices for reptile and amphibian road crossings to minimize ongoing effects from road infrastructure. In response to the comment and consistent with the guidance documents suggested, BIO-MM#81 was revised in the Final EIR/EIS to require escape tubes or ladders in drainage culvert drop ins, as well as to require curbs be designed with angles and/or include escape gaps.

### 2134-6252

The Authority appreciates the suggested revision to BIO-MM#77b and has made this change to the mitigation measure in the Final EIR/EIS.

### 2134-6253

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-8: Impact on Wildlife Movement in the Western Pacheco Pass Region.

Please see response to submission SJM-2134, comment 6247. The Authority notes that Pacheco Pass was included in the assessment of potential cumulative impacts on mountain lions in general; within the analysis of cumulative impacts (Section 3.19 of the Draft EIR/EIS). Additionally, in response to comments on the Draft EIR/EIS, the Authority considered and incorporated additional mitigation related to the movement of mountain lions (and other species) suggested by commenters. Consequently, the Authority has revised the analysis of cumulative impacts on wildlife movement (including mountain lion) within Section 3.19 of the Final EIR/EIS and has concluded that impacts on wildlife movement are not cumulatively considerable..

## Response to Submission 2134 (Neal Sharma, Peninsula Open Space Trust (POST), June 9, 2021) - Continued

### 2134-6254

The Authority appreciates the comment and information. We are aware that, because the project design is not yet final, the optimization of some wildlife crossings will likely be necessary to account for land use changes or other factors such as those noted by the commenter. Consequently, the Authority has included language in BIO-MM#77a in the Final EIR/EIS that would require the Authority to work with agency and stakeholder partners to optimize wildlife crossing locations. As noted in the measure, this may include the adjustment of some crossing locations and adjustment of the spacing of crossings to ensure they are located in the most effective locations.

### 2134-6255

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-8: Impact on Wildlife Movement in the Western Pacheco Pass Region.

The commenter asserts that the Authority should consider additional feasible mitigation to further reduce impacts on wildlife movement. Standard Response SJM-Response-BIO-8 addresses the commenter's suggestions for the construction of a land bridge and the construction of directional fencing outside the project right-of-way to guide or "funnel" wildlife to crossings. The Authority also evaluated the commenter's suggestions of different alternatives to mask light and noise and determined that the methods used under BIO-MM#80 were feasible and would reduce impacts to a less-than-significant level. With respect to modifying adjacent transportation corridors as suggested by the commenter, the intent of the suggestion is unclear. However, the Authority again notes that Standard Response SJM-Response-BIO-8 explains that the Authority would effectively "modify adjacent transportation corridors" through new mitigation measure BIO-MM79b to improve wildlife movement and permeability in the region. With respect to the commenter's suggestion to acquire additional land to ensure long-term connectivity to proposed wildlife crossing locations, the Authority notes that the acquisition of lands may or may not be feasible; however, the Authority has committed to prioritizing crossings oriented to existing open space and to prioritizing mitigation land acquisition at or near crossing locations under BIO-MM#77a in the Final EIR/EIS. Lastly, the commenter suggests changes to BIO-MM#77b to include construction of additional undercrossings and land bridges if the project's mitigation measures are not meeting success criteria within a specified timeframe. The Authority notes that BIO-MM#77b does identify monitoring requirements and the timeline required to meet success criteria (5 years) before triggering adaptive management. As outlined in BIO-MM#77b, adaptive management may include modifications to design features, use of new technologies, fencing, land management changes, or other measures that may be determined to be feasible in the future.

## Submission 2128 (Tammy Ross, STOEL RIVES LLP Re: Liberty Packing Company, June 9, 2021)

**San Jose - Merced - RECORD #2128 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/9/2021  
**Submission Date :** 6/9/2021  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** Tammy  
**Last Name :** Ross  
**Attachments :** Comment Letter to CHSRA re San Jose to Merced Revised DEIR\_EIS(11160619.2).pdf (186 kb)

**Stakeholder Comments/Issues :**

To whom it may concern:

Please see the attached comment letter submitted on behalf of our client, Liberty Packing Company. The original will also follow by first-class mail.

Tammy L. Ross | Practice Assistant

STOEL RIVES LLP | 500 Capitol Mall, Suite 1600 | Sacramento, CA 95814

Direct: (916) 319-4656

tammy.ross@stoel.com<mailto:tammy.ross@stoel.com> | www.stoel.com<https://www.stoel.com>

[https://link.stoel.com/reaction/emsimages/Logos/SR\_Logo\_60w.png]

This email may contain material that is confidential, privileged, and/or attorney work product for the sole use of the intended recipient. Any unauthorized review, use, or distribution is prohibited and may be unlawful.



June 9, 2021

Michael N. Mills  
 500 Capitol Mall, Suite 1600  
 Sacramento, CA 95814  
 D. 916.319.4642  
 michael.mills@stoel.com

*Sent Via Email to San.Jose\_Merced@hsr.ca.gov and Via First-Class Mail*

Attn: Final San Jose to Merced Project Section  
 Revised/Supplemental Draft EIR/EIS Comment  
 100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
 San Jose, CA 95113

**Re: Comment Letter re Revised/Supplemental San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS**

Dear Sir/Madam:

Stoel Rives LLP is counsel to Liberty Packing Company ("Liberty Packing") in Santa Nella, California, just outside of Los Banos, California. Stoel Rives LLP submits this letter commenting on the California High Speed Rail Authority's ("Authority") Revised/Supplemental Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement ("Revised Draft EIR/EIS") for the San Jose to Merced Project Section of the High Speed Rail ("HSR Project") on behalf of Liberty Packing. These comments supplement Liberty Packing's prior comments on June 23, 2020 related to the Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement ("Original Draft EIR/EIS"). As set out below, the Revised Draft EIR/EIS retains the same fundamental flaws as the Original Draft EIR/EIS, such that certification of the Revised Draft EIR/EIS in its current condition would, as a matter of law, violate the California Environmental Quality Act ("CEQA"). (Pub. Resources Code § 21000 *et seq.*) For the following reasons, the Revised Draft EIR/EIS must be further revised to address the issues outlined below and recirculated. (CEQA Guidelines, § 15088.5.)

### **I. Liberty Packing and Its Business**

Liberty Packing is a leading agricultural products facility on the west side of the San Joaquin Valley in Merced County, California. Founded in 2002 by owners of The Morning Star Company, Liberty Packing's Santa Nella facility processes approximately 1/7 of the entire U.S. crop of processing tomatoes, accounting for \$400-500 million in sales per year,<sup>1</sup> and employing 800 full and part-time employees. Liberty Packing accounts for 75 percent of the U.S. production of diced tomatoes, which are used in all spaghetti sauce and salsa products, 16 percent of the U.S. production of tomato paste, and 6 percent of U.S. food service tomato products. In addition, Liberty Packing is the exclusive tomato supplier for several international branded companies.

<sup>1</sup>This amount includes the businesses that supply Liberty Packing.

111160619.2.0066917-00001



# Submission 2128 (Tammy Ross, STOEL RIVES LLP Re: Liberty Packing Company, June 9, 2021) - Continued

Attn: Final San Jose to Merced Project Section EIR/EIS  
June 9, 2021  
Page 2

Attn: Final San Jose to Merced Project Section EIR/EIS  
June 9, 2021  
Page 3

2128-6315

Liberty Packing's 840-acre facility lies directly in the potential path of the San Jose to Merced segment of the HSR Project. As a result of the catastrophic disruption the HSR Project will wreak on the West Side of Merced County, surrounding businesses and productive agricultural areas on which Liberty Packing depends for its survival, as well as Liberty Packing's employees and their families, Liberty Packing has been a staunch opponent of the HSR Project. This letter will serve as an additional statement of Liberty Packing's opposition to this ill-conceived project that literally will cut Merced County in two and render our vibrant facility shuttered.

2128-6316

## II. The HSR Project as Described in the Original and Revised Draft EIR/EIS Will Harm Liberty Packing, Its Surroundings and the Environment

The HSR Project as described in the Original Draft EIR/EIS could cause detrimental impacts to Liberty Packing and its environs in two discrete ways, which are set out below. The Revised Draft EIR/EIS takes no action to address or mitigate these impacts.

1. Liberty Packing currently uses the land surrounding to its Santa Nella facility for the land application and disposal of produced water. This process serves to both dispose of the produced water generated at the facility and to recharge the underlying groundwater basin. The HSR Project's path as described in the Original Draft EIR/EIS cuts across the land Liberty Packing uses for the land application of produced water. The proposed path for the HSR Project was not altered in the Revised Draft EIR/EIS. If the HSR Project is built as proposed, Liberty Packing will be forced to find a new way to dispose of its produced water, as its ability to engage in this land application will be either foreclosed completely or significantly reduced. It is estimated that replacing Liberty Packing's existing business and facilities, including its current land application and disposal process, will cost approximately \$400 million.

2128-6317

2. The Original Draft EIR/EIS identified subsidence as a concern that must be monitored. (*See e.g.* Original Draft EIR/EIS Section 3.9.3.1; Section 3.9.5.2.) This aspect of the Original Draft EIR/EIS was not revised. To the extent that subsidence control measures taken by the Authority would impact groundwater wells, Liberty Packing objects to any interference with its use of three groundwater supply wells integral to Liberty Packing's operations. It is imperative that Liberty Packing maintain full control over and use of its groundwater supply wells.

2128-6318

With the Revised Draft EIR/EIS, the Authority chose to respond to comments received with respect to biological resources, including the impact of noise and lighting on wildlife. The Revised Draft EIR/EIS includes not only additional analysis related to these potential impacts, but also additional mitigation to lessen the significance of impacts to biological resources. However, the Authority ignored the concerns and comments of Liberty Packing submitted on the Original Draft EIR/EIS and failed to revise the Original Draft EIR/EIS to address them. The Authority should (1) revise the Original Draft EIR/EIS further to consider the impacts of the

111160619.2.0066917-00001

2128-6318

Project on Liberty Packing's operations, in particular interference with its land disposal of production water for groundwater recharge, and (2) propose appropriate mitigation for these impacts.

2128-6319

## III. To Avoid Impacts to Liberty Packing and Other Local Businesses, the Authority Should Consider Project Alternatives

To the extent that they have not been evaluated by the Authority, Liberty Packing recommends consideration of the following project alternatives. Liberty Packing believes these suggested alternatives are superior to the planned HSR Project alignment because they will not result in impacts to Liberty Packing's Santa Nella Facility.

2128-6320

1. The Authority should relocate the HSR Project's proposed alignment to run adjacent to Highway 140. This realignment would achieve the goals of the HSR Project without creating any impacts to Liberty Packing's operations or its surrounding environment.

2128-6321

2. If the Authority decides to pursue the proposed track alignment, the Authority should continue the planned elevated track at the Ingomar Grade in the vicinity of Liberty Packing's Santa Nella facility. Elevated track would prevent interference with Liberty Packing's land application and disposal processes and help mitigate the impacts to groundwater elevations described above.

2128-6322

## IV. Conclusion

The proposed HSR Project's impacts on Liberty Packing and other local businesses have not been adequately addressed in the Draft EIR/EIS. Mitigation measures or alternatives have not been proposed that would substantially lessen these impacts. For these reasons, the Original Draft EIR/EIS must be further revised and recirculated.<sup>2</sup>

Very truly yours,



Michael N. Mills

MNM:tlr

cc: Liberty Packing Company

<sup>2</sup> Despite requesting notices about this project from the High Speed Rail Authority, neither Liberty Packing, nor its counsel, received notice of the availability of Original Draft EIR/EIS or the Revised Draft EIR/EIS.

111160619.2.0066917-00001

## Response to Submission 2128 (Tammy Ross, STOEL RIVES LLP Re: Liberty Packing Company, June 9, 2021)

### **2128-6314**

The Authority appreciates your comments on the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS. The Revised/Supplemental Draft EIR/EIS was not intended to respond to comments on the Draft EIR/EIS. Those comments are addressed in the Final EIR/EIS. In subsequent individual comments, Stoel Rives LLP provided specific detailed comments. Each of these specific comments is addressed below.

### **2128-6315**

Please refer to response to submission SJM-1645, comment 2423 on the Draft EIR/EIS. Construction of any of the project alternatives would require both temporary and permanent acquisition of land owned by Liberty Packing Company for construction and operation of the rail right-of-way. The proposed alignment would be on viaduct across Liberty Packing's property and would not necessarily prohibit the current uses of the affected land. If necessary, the Authority would acquire land from property owners whose land is directly affected by the project in accordance with the Uniform Relocation Act (42 U.S.C. Chapter 61). Parcel-specific analysis would take place during the appraisal process before property acquisition, consistent with the Uniform Relocation Act, which establishes minimum standards for the treatment of and compensation to individuals whose real property is acquired for a federally funded project. Information about acquisition, compensation, and relocation assistance is also available on the Authority's website: [http://www.hsr.ca.gov/Programs/private\\_property.html](http://www.hsr.ca.gov/Programs/private_property.html). In addition, the Authority has committed to maintaining a permit bureau to help businesses overcome the regulatory disruptions caused by the project, including those related to changes in wastewater management.

### **2128-6316**

The Revised/Supplemental Draft EIR/EIS was not intended to respond to comments on the Draft EIR/EIS. Those comments are addressed in the Final EIR/EIS. Please refer to response to submission SJM-1645, comment 2423 on the Draft EIR/EIS. The Authority has committed to maintaining a permit bureau to help businesses overcome the regulatory disruptions caused by the project, including those related to changes in wastewater management.

### **2128-6317**

The Revised/Supplemental Draft EIR/EIS was not intended to respond to comments on the Draft EIR/EIS. Those comments are addressed in the Final EIR/EIS. Please refer to response to submission SJM-1645, comment 2424 on the Draft EIR/EIS. The Authority does not expect that any subsidence control measures would adversely affect wells or alter existing groundwater pumping regulations, including wells owned by Liberty Packing. The Authority has incorporated features into the project that would require monitoring ground elevations to ensure that any construction-related dewatering operations would not accelerate ground subsidence. This would include, as needed, reducing the amount of construction dewatering to avoid or minimize any detected subsidence. The Authority expects that any dewatering that is necessary in the vicinity of Liberty Packing would be relatively shallow, such that it would not affect the productivity of nearby wells. Furthermore, the subsidence control measures would reduce any potential impacts on wells by minimizing groundwater withdrawal. A review of DWR's Well Completion Report Map Application indicates that wells in the vicinity of Liberty Packing, on average, draw groundwater from deeper portions of the aquifer that should not be affected by project construction. However, if one or more of Liberty Packing's wells and/or associated surface equipment is located within the permanent HSR right-of-way, the State would pay for the cost of the replacement well and ensure that a functioning replacement well has been provided and is fully operational before the existing well is abandoned.

## Response to Submission 2128 (Tammy Ross, STOEL RIVES LLP Re: Liberty Packing Company, June 9, 2021) - Continued

### 2128-6318

The Authority does not expect that any subsidence control measures would adversely affect wells or alter existing groundwater pumping regulations, including wells owned by Liberty Packing. The Authority has incorporated features into the project that would require monitoring ground elevations to ensure that any construction-related dewatering operations would not accelerate ground subsidence. This would include, as needed, reducing the amount of construction dewatering to avoid or minimize any detected subsidence. The Authority expects that any dewatering that is necessary in the vicinity of Liberty Packing would be relatively shallow, such that it would not affect the productivity of nearby wells. Furthermore, the subsidence control measures would reduce any potential impacts on wells by minimizing groundwater withdrawal. A review of DWR's Well Completion Report Map Application indicates that wells in the vicinity of Liberty Packing, on average, draw groundwater from deeper portions of the aquifer that should not be affected by project construction. However, if one or more of Liberty Packing's wells and/or associated surface equipment is located within the permanent HSR right-of-way, the State would pay for the cost of the replacement well and ensure that a functioning replacement well has been provided and is fully operational before the existing well is abandoned.

### 2128-6319

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations.

### 2128-6320

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations.

### 2128-6321

Please see the response to submission SJM-1645, comment 2426 on the Draft EIR/EIS. The commenter's preferences for an elevated track, if the current alignment is selected, is noted. The submission did not provide the parcels or other specific geographic boundaries associated with the Liberty Packing's Santa Nella facility, so the extent of viaduct in relation to the facility could not be evaluated. However, as shown on Sheet TT-D1603 in Book 4B of Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, of the Draft EIR/EIS, HSR is on viaduct from Stations 4545+10 to 4618+00 in the vicinity of Liberty Packing's Santa Nella facility. The Authority would implement SOCIO-IAMF#2 and SOCIO-IAMF#3 if property acquisition or displacements occur.

### 2128-6322

Please see the response to submission SJM-1645, comment 2427 on the Draft EIR/EIS. Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS discloses the residential, commercial/industrial businesses, agricultural, and community and public facility displacements that would result from construction of the project alternatives and provides information about relocation resources. Parcel-specific analysis would take place during the appraisal process before property acquisition, consistent with the Uniform Relocation Act, and businesses would be compensated at fair market value for the purchase of property and any related damages. Refer to the responses to comments 1645-2422 through 1645-2426 for additional detailed responses. No additional measures to avoid or minimize effects are warranted.

## Submission 2130 (Fraser Shilling, University of California, Davis, June 9, 2021)

### San Jose - Merced - RECORD #2130 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/9/2021  
**Submission Date :** 6/9/2021  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** Fraser  
**Last Name :** Shilling  
**Attachments :** 47563\_Shilling\_HSR\_revsd\_DEIR\_Comment\_Letter\_62021.pdf (1 mb)

#### Stakeholder Comments/Issues :

Please find attached my comment letter for the revised DEIR for the San Jose to Merced segment of the HSR. The materials cited within the letter are available upon request as when I included them, the file size was too big to upload.

Fraser Shilling, PhD



UNIVERSITY OF CALIFORNIA, DAVIS

BERKELEY • DAVIS • IRVINE • LOS ANGELES • MERCED • RIVERSIDE • SAN DIEGO • SAN FRANCISCO  
 DEPARTMENT OF ENVIRONMENTAL SCIENCE AND POLICY  
 ONE SHIELDS AVENUE  
 DAVIS, CALIFORNIA 95616-8576

SANTA BARBARA • SANTA CRUZ

6/9/2021

Re: Revised DEIR/Suppl. DEIS Adequacy of new mitigations for sound and light pollution from HSR

Dear Responsible Parties and Others:

The letter below responds to the revised DEIR and supplemental DEIS ad Biological Resource Analysis addressing impacts of the High-Speed Rail (HSR) based upon its construction and operation. The comments relate to Revised Draft Environmental Impact Report/Supplemental Draft Environmental Impact Statement, Biological Resources Analysis found at <https://hsr.ca.gov/programs/environmental-planning/project-section-environmental-documents-tier-2/san-jose-to-merced-project-section-draft-environmental-impact-report-environmental-impact-statement/>.

I am co-director of the Road Ecology Center at UC Davis and have ~20 years' experience in field and geographic information system analysis and modeling related to wildlife connectivity and impacts of human actions on connectivity. I have attached my updated curriculum vitae (Appendix B) which provides more detail about my expertise. My research center is the oldest and one of the largest research centers specializing in studies of how transportation systems impact ecosystems, including wildlife, aquatic systems, shorelines, and human communities. I am also Lead Organizer of the International Conference on Ecology and Transportation, the last conference of which was in Sacramento (2019) and featured HSR Chief Executive Officer Brian Kelly as one of our plenary speakers. I am member of the Standing Committee on Environmental Analysis and Ecology (AEP70) of the Transportation Research Board (National Academies of Science Engineering and Medicine), a national body that provides guidance on how to study and resolve animal-vehicle conflicts, such as between wildlife and trains. I am therefore expert in the areas I comment on below, including carrying out field and computational research on noise and light impacts, impacts of infrastructure on wildlife connectivity, and mitigation of these impacts.

Sincerely,

Fraser Shilling, Ph.D.  
 Department of Environmental Science & Policy  
 University of California, Davis

1

# Submission 2130 (Fraser Shilling, University of California, Davis, June 9, 2021) - Continued

[fmshilling@ucdavis.edu](mailto:fmshilling@ucdavis.edu); 530-219-3282

## Summary of Comments

In a previous letter I addressed many of the impacts from noise and light on wildlife occupancy and movement and ways to mitigate these impacts. I have attached that letter to this comment letter for convenience and reference. I have additional comments below on the revised DEIR, especially findings about noise, light, and wildlife movement.

## Additional Background and Literature Review

2130-6290

Large mammals may be attracted to rail alignments (Pollock and St Clair, 2020) which could lead to being struck by trains. In the case of the HRS, 8-foot chain links, especially with openings, are unlikely to thwart animals capable of climbing. Wildlife of various sizes may be hit by trains (Dasoler et al., 2020; Lukes'ova et al., 2021; Decker, 2021).

2130-6291

Anthropogenic noise and light, including from vehicles, acts differently in natural environments and must be measured and mitigated separately (Buxton et al., 2020). These differences between light and noise and between adjacent areas may be very localized, with dark and quiet areas near noisy and bright areas. These differences may also be regional, depending on climatic, topographic and vegetation conditions. Because of these complexities, understanding and mitigating combined and noise light effects must be considered both separately AND together.

## Revised DEIR Proposed Mitigation Actions

Table 3.7-2 Mitigation Measures for Impacts on Biological and Aquatic Resources by Alternative

	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4
BIO-MM#76: Minimize Impacts on Wildlife Movement during Construction	X	X	X	X
BIO-MM#77a: Design Wildlife Crossings to Facilitate Wildlife Movement	X	X	X	X
BIO-MM#77b: Monitoring and Adaptive Management of Wildlife Crossings	X	X	X	X
BIO-MM#80: Minimize Permanent Intermittent Noise, Visual, and Train Strike Impacts on Wildlife Movement	X	X	X	X
BIO-MM#81: Minimize Permanent Intermittent Impacts on Terrestrial Species Wildlife Movement	X	X	X	X
BIO-MM#86: Provide Compensatory Mitigation for Impacts on Monarch Butterfly Habitat	X	X	X	X
BIO-MM#87: Conduct Pre-Construction Surveys and Implement Avoidance and Minimization Measure for Mountain Lion Dens	X	X	X	X
BIO-MM#88: Provide Compensatory Mitigation for Impacts on Mountain Lion Habitat	X	X	X	X
BIO-MM#89: Minimize the Impacts of Operational Lighting on Wildlife Species	X	X	X	X

2

## Noise Impacts and Mitigation

Relevant sections of the revised DEIR considered in my comments are listed here in "quotes" and associated with specific comments, in **bold**.

DEIR 3.7-6 – 7 "The additional noise analysis in Appendix 3.7-E indicates that along much of the alignment, noise exposures from the project would be reduced due to masking effects. Masking effects would occur in areas where a competing noise source (vehicular traffic, usually associated with a major highway or an urban core area) would mask the noise of the HSR trains. As noted in Appendix 3.7-E, the entire project extent located north of Station B665+00 is located in the San Jose urban area, with numerous arterial roads that support traffic much of the day, and the alignment is also collocated with Caltrain and freight rail traffic. Therefore, noise generated by HSR would be masked on both sides of the project alignment through much of the day. Southwards, to approximately Station B1025+00, the project is still collocated with Caltrain and freight rail. Immediately to the east is arterial traffic on Monterey Road, and approximately 1 mile farther east is U.S. Highway 101, a major freeway. Thus, noise impacts are partially masked between the alignment and Coyote Creek and are substantially masked east of U.S. Highway 101; however, there are few and minor masking features west of the alignment, except that some topographic masking would occur in areas west of the valley floor. Continuing south, urban area masking would occur through the cities of Morgan Hill and Gilroy, down to Station B1730+00 where the rail alignment intersects

U.S. Highway 101. South of there, however, the line turns east and transits open agricultural lands across the valley floor to about Station B2250+00; throughout this area, there are no major sources of masking noise on the landscape. Eastward to Station B2350+00, the alignment crosses SR 152, then passes through a tunnel, and then crosses SR 152 again. The busy highway would provide some masking effect to reduce noise effects in the hills north of SR 152, while the tunnel would mask all train noise. From Station B2350+00 to B3330+00, the alignment would follow the valley of Pacheco Creek. Throughout this area, SR 152 is never more than 0.5 mile north of the alignment, and it would provide substantial masking in that direction. To the south, however, there are no sources of masking noise, except that some topographic masking would occur in areas on the slopes west of Pacheco Peak. From Station B3330+00 to Station B4030+00, the alignment is in a tunnel, and noise effects on wildlife would not be a concern. East from there to Volta, Station B4630+00, the alignment traverses rural and agricultural lands with little masking except locally where the alignment crosses I-5 at nearly a perpendicular angle. From Volta to the project's eastern limit at Station B5330+00, however, the alignment traverses agricultural and wildlife lands on the south side of Henry Miller Road, a moderately

3



## Submission 2130 (Fraser Shilling, University of California, Davis, June 9, 2021) - Continued

busy arterial, which provides some masking for lands north of the alignment but no masking for lands south of the alignment. Additional information regarding existing conditions and the noise analysis is located in Appendix 3.7-E.”

DEIR 3.7-13 “The Authority has incorporated BIO-IAMF#1, BIO-IAMF#3, BIO-IAMF#5, and BIO-IAMF#8 (described in Impact BIO#1) into project design to avoid and minimize impacts on wildlife movement. In addition, during construction, the contractor would minimize noise disturbance of wildlife by implementing such measures as construction of noise barriers, careful routing of truck traffic, construction of walled enclosures, scheduling noisy operations into the same period, and phased construction (NV-IAMF#1).”

#### Supplemental Impact Analysis: Noise

DEIR APP E 3.7-E-3 “A train moving past a given point would take 2.05 seconds to pass at a speed of 220 mph or 4.10 seconds at 110 mph; thus, maximum noise levels would be experienced for 5.8 minutes per day along parts of the alignment where trains were moving 220 mph or 11.6 minutes per day where trains were moving 110 mph. Train noise is also propagated forward and backward along the track, so lower noise levels would be experienced for longer durations.”

**This cursory impact analysis and summation of noise (i.e., 5.8 minutes of excess noise) ignores the fact that the sensitive responders (wildlife) may incur long-term responses to noise beyond the immediate the occurrence of the noise.**

DEIR APP E 3.7-E-3 “Along much of the alignment, noise exposures would be reduced due to masking effects or due to mitigation in the form of noise barriers. Masking is defined as reduced perception of one sound due to the introduction of another sound. In this case, noise produced by an HSR train may be masked by the presence of another, louder noise source such as a highway or non-HSR railway. These factors are difficult to quantify. Masking effects would occur in areas where a competing noise source (vehicular traffic, usually associated with a major highway or an urban core area) would mask the noise of the HSR trains. Masking effects would be variable due to variation in the noise level produced by the masking source, as well as variation in the HSR noise levels. In general, though, the times of day with heavy HSR traffic coincide with the times of day having heavy vehicular traffic, and light HSR traffic tends to

2130-6293

coincide with light vehicular traffic. Thus, masking would reduce the effects of HSR noise during the hours of peak activity, while having relatively little effect on HSR noise during the late night and early morning hours of minimum traffic.”

**There is no evidence cited, nor is there any possible physical way that nearby or distant traffic or urban noise could mask train noise when train noise is far louder than road, highway, or urban noise (as cited in DEIR APP E). This is akin to saying that while standing near an airport runway, car traffic on a nearby road would mask the sound of an airplane passing overhead or taking off. Sound masking is possible if the “background noise” complements the disturbing noise and either cancels it out through wavelength interference (e.g., sound-canceling headphones) or through perception interference (e.g., peoples’ voices lost in background noise). It’s not reasonable to suppose that randomly sourced traffic and urban noises will match and reduce the perceived intensity of train noise to wildlife.**

2130-6294

DEIR APP E 3.7-E-4 “The Draft EIR/EIS proposed mitigation features to reduce noise impacts on humans and birds. These features in most locations consist of noise barriers, approximately 14 to 17 feet high, erected on both sides of the alignment. These noise barriers would attenuate noise by an average of 10 dBA for an observer located 100 feet from the alignment, with greater effect at lesser distances and reduced effect at greater distances. At greater distances, the attenuation effect is reduced due to reflection and refraction effects on sound waves emerging from between the barrier walls. Noise barriers are proposed in areas having sensitive human receptors (in accordance with the analysis in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS) and within the Pajaro River and Grasslands Ecological Area IBAs (as specified in Section 3.7, BIO-MM#80, Minimize Permanent Intermittent Noise, Visual, and Train Strike Impacts on Wildlife Movement, of the Draft EIR/EIS). Noise barriers protecting sensitive human receptors are predominantly located in urban areas, where they offer little benefit for wildlife. The locations of noise barriers proposed to protect wildlife, however, are listed in Table 2. In these areas, the noise exposure distances shown in Table 1 would be reduced by approximately two-thirds, with a smaller reduction (approximately one-third) for distances greater than about 5,000 feet.”

**As I stated in my previous letter, the benefit of noise-attenuation structures would be limited and as proposed would still result in a “noise-wall” across the Diablo Range, separating wildlife along the alignment. In addition, although this paragraph states that Table 2 will list locations of noise barriers, this not apparent in the Table, making an evaluation of their likely effectiveness impossible.**

**[FROM SHILLING COMMENT LETTER, 6/2020] “There are two problems with this approach: 1) the walls would inhibit wildlife movement for the entire length of the walled area,**

## Submission 2130 (Fraser Shilling, University of California, Davis, June 9, 2021) - Continued

2130-6294

preventing their crossing at-grade, even when no trains were present; and 2) It is very difficult to build sound walls that have a true noise attenuation of 10 dBA for more than a few hundred yards beyond the wall footprint. This is because sound diffracts around any barrier due to its waveform characteristics, can reflect from non-absorbent walls, and be transmitted through the wall itself, or through the ground as low-frequency vibration (Kerby, 1973). Even if the noise wall were a perfect barrier reducing sound intensity by 10 dBA the effect of this reduction on the impact area would be minimal. Instead of 65 dBA and 55 dBA train noise extending 600 and 200 meters, respectively from the alignment, the distance would be 400 m and 1,200 m (Figure 5). The final return to background/no disturbance would be 4,000 m instead of 6,200 m. Even these reduced distances mean that wildlife would be faced with highly disturbing noise levels if they attempted to approach the alignment. If they remained averse to approaching the HSR alignment, then the fragmentation and isolation impacts on wildlife populations would continue and remain un-mitigated.”

DEIR 3.7-E-2 Table 1 Modeled Unshielded Distance to Lmax Noise Contour for a Train Moving at 220 mph

L <sub>max</sub>	Rail Alignment Type	
	Aerial (feet)	Embankment (feet)
93 dBA	93	138
87 dBA	278	320
81 dBA	555	760
75 dBA	1,100	1,580
69 dBA	2,200	3,180
63 dBA	4,400	6,350
57 dBA	8,800	12,700
51 dBA	17,600	25,400
45 dBA	35,200	50,800
39 dBA	70,400	101,600

dBA = A-weighted decibel

2130-6295

DEIR 3.7-E-4 “At greater distances, the attenuation effect is reduced due to reflection and refraction effects on sound waves emerging from between the barrier walls... The locations of noise barriers proposed to protect wildlife, however, are listed in Table 2. In these areas, the

6

2130-6295

noise exposure distances shown in Table 1 would be reduced by approximately two-thirds, with a smaller reduction (approximately one-third) for distances greater than about 5,000 feet.”

The two statements in this paragraph contradict each other and point to a fundamental weakness in the proposed mitigation for noise impacts on wildlife through the Pacheco Pass and Coyote Valley – that the noise barriers will only reduce noise for the immediately adjacent habitat and that excess noise will still propagate into habitat further away. For example, Lmax of 63 – 69 dBA will propagate 2,200 – 4,400 feet beyond the alignment. We have demonstrated that these noise levels will deter bobcat or occupying an area (Shilling et al, 2018) and are higher than thresholds proposed by Dooling and Popper (2008) for occupancy by most wildlife. The topography through the Pacheco Pass area means that there will be large areas exposed through direct line of sight ABOVE the noise barriers (i.e., on adjacent hillsides) to noise levels >65 dBA. The absence in the DEIR from 2020 or the supplement in 2021 of an accurate noise model representing noise conditions on the wildlife habitat landscape mean that it is not possible to accurately assess the likely noise impacts. This is despite this modeling approach being commonly available and used in transportation planning and assessment (e.g., FHWA Traffic Noise Model 3.0).

2130-6296

DEIR 3.7-E-11 (Kit Fox Noise Mitigation) “Noise barriers at crossing structures would be most beneficial if located on both sides of the track and extending at least 550 feet in each direction from the crossing if the crossing is beneath a viaduct”

The proposed noise mitigation for kit fox crossing structures assumes that train noise passing over the viaduct would be attenuated sufficiently and that the viaduct itself would not transmit noise to the inside of the crossing structure, within the viaduct. Also, although the wording is vague, it sounds like the noise barriers would extend from the end of the viaduct outward, leaving the landscape adjacent to the viaduct exposed to train noise (because of the absence of barriers on the viaduct itself). In either case, as discussed elsewhere in this letter, even if noise levels are reduced by 10 dBA in the lands immediately outside the wall, this leaves two fundamental and mitigated problems: 1) that noise levels outside the limited effective range of the barriers would still exceed thresholds for sensitive wildlife and 2) that noise levels immediately on the other side of the barriers and adjacent to crossing structure openings would be >80 dBA, which is very loud for any wildlife (Dooling and Popper 2007; Francis and Barber, 2013).

2130-6297

DEIR 3.7-E-12 (Mitigation of noise impacts to mountain lions) “The addition of noise barriers would reduce impacts on mountain lion by facilitating movements across the rail alignment and by reducing the extent and severity of impacts on mountain lion foraging behavior....” [and remainder of paragraph]

7

## Submission 2130 (Fraser Shilling, University of California, Davis, June 9, 2021) - Continued

2130-6297

**The term reduce is used accurately here, but the reduction would not be sufficient to reduce noise in adjacent habitat and most critically at crossing structures to levels low enough to facilitate mountain lion movement. The failure of noise OR light mitigation for mountain lion movement means that populations will be separated that are currently not separated and that the northern (Diablo Range) population will become genetically isolated from other populations to the south and west.**

#### Noise and Vibration Mitigation

2130-6298

NV-IAMF#1: Noise and Vibration (San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS, APP 2-E-28)

"Prior to Construction, the Contractor shall prepare and submit to the Authority a noise and vibration technical memorandum documenting how the FTA and FRA guidelines for minimizing construction noise and vibration impacts would be employed when work is being conducted within 1,000 feet of sensitive receptors. Typical construction practices contained in the FTA and FRA guidelines for minimizing construction noise and vibration impacts include the following:

- Construct noise barriers, such as temporary walls or piles on excavated material, between noisy activities and noise sensitive resources.
- Route truck traffic away from residential streets, when possible.
- Construct walled enclosures around especially noisy activities or around clusters or noise equipment.
- Combine noisy operations so that they occur in the same period.
- Phase demolition, earthmoving, and ground impacting operations so as not to occur in the same time period.
- Avoid impact pile driving where possible in vibration sensitive areas."

**None of these mitigations will be sufficient or contribute appreciably to offsetting/mitigating for the various noise impacts on wildlife occurrence and movement through the alignment.**

#### Light Impacts and Mitigation

##### Light

2130-6299

DEIR 3.7-7 "The artificial lighting analysis in Appendix 3.7-F provides background on ALAN, which is defined for the proposed project as all exterior artificial light sources used during

2130-6299

construction and operations to light the site, as well as vehicle-mounted lighting. The additional analysis of lighting impacts in Appendix 3.7-F indicates that the region generally has a high level of existing light exposure from San Jose to the southern outskirts of Gilroy (with appreciably lower levels in the Coyote Valley area). South and east of Gilroy, ALAN levels are generally low throughout most of the remaining alignment. The analysis focuses on three forms of project-related ALAN: continuous lighting directed onto the project site that is visible to wildlife located outside the project site, intermittent lighting from vehicle or train headlights that is directed toward wildlife habitat, and lighting from all project sources that contributes to skyglow. No research appears to have assessed the effects of light from high speed trains in other countries or locations."

This paragraph indicates a basic misunderstanding or misinterpretation of available light intensity data for regional analyses such as that for this HSR segment. There are very dark areas along the alignment through the Pacheco Pass area and through portions of Coyote Valley (Figure 1). The train headlight brightness will be similar to night-time urban area brightness, seen here around urban areas. This the trains will bring levels of surface light intensity similar to the white areas seen in Figure 1 to areas that have heretofore been dark.

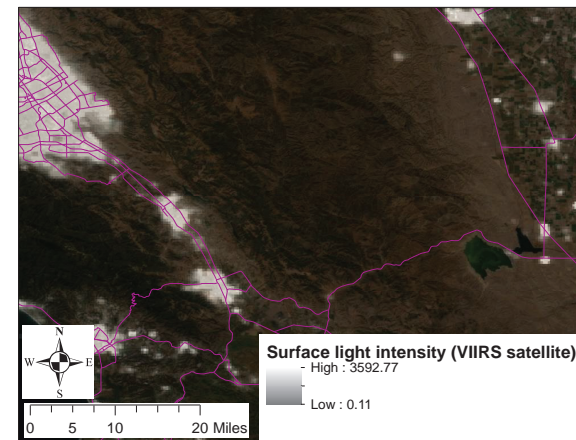


Figure 1. Ground surface light intensity as measured by satellite Visible Infrared Imaging Radiometer Suite (VIIRS) Day/Night Band (DNB) (Cao and Bai, 2014; Elvidge et al., 2017)

## Submission 2130 (Fraser Shilling, University of California, Davis, June 9, 2021) - Continued

2130-6300	<p>DEIR APP F 3.7-F-9 “Exposures would be brief but could potentially last for periods of minutes in the case of construction lighting and up to 10 seconds in the case of operational train lighting. These exposures would be minimized due to the installation of noise/light barriers at critical wildlife crossings in Coyote Valley and Pacheco Pass; thus, effects on mountain lion passage corridors would be minor. Elsewhere, areas affected at each exposure to intermittent lighting would be on the order of up to <u>9,716 m<sup>2</sup> (2.4 acres)</u>. Exposure to intermittent light has been found to potentially affect melatonin metabolism and to elicit avoidance responses, as discussed in Section 1.3.2, Intermittent Lighting Effects, although no literature has been found addressing intermittent light effects on mountain lion or, indeed, upon any large mammals. Nonetheless, there is a clear potential for adverse behavioral and physiological effects resulting from intermittent light exposure from both construction and operations sources.”</p> <p><b>The statement glosses over the fact that the 2.4 acre estimate (underlined would be IF the lighting variance was granted and represents the instantaneous lit area. In other words, it is a moving window of illumination covering 2.4 acres, but moving along the alignment. Assuming the window was 1000 meters wide (no dimensions are given in the DEIR), then the area illuminated by each train would be ~98 km (San Jose to I-5) times 1,000 m, which equals 98 km<sup>2</sup> of light-disturbed area, most of which is wildlife habitat. There is speculation that there is no evidence of effects of intermittent light on large mammal behavior. Shilling et al. (2018) shows that intermittent traffic disturbance (which includes noise and light) cause greater behavioral change in wildlife than continuous disturbance or no disturbance.</b></p>	2130-6301	<b>This section includes a similar under-representation of disturbed area (2.4 acres).</b>
2130-6301	<p>DEIR APP F 3.7-F-9 (San Joaquin Kit Fox) “Within this area, effects could occur, except that nighttime construction would not occur in this area, and operational lighting would be hidden at locations with noise/light barrier walls; these walls are located at a critical wildlife crossing east of Pacheco Pass and would serve to minimize effects on kit fox movement corridors. Continuous sources of operations lighting would minimize lighting of modeled habitat and thus have little potential to affect kit fox. Intermittent sources of operations lighting would at times be directed toward modeled habitat. Exposures would be brief, lasting up to 10 seconds in the case of operational train lighting. Areas affected at each exposure would be on the order of up to 9,716 m<sup>2</sup> (2.4 acres). Exposure to intermittent light has been found to potentially affect melatonin metabolism and to elicit avoidance responses, as discussed in Section 1.3.2, although no literature has been found addressing intermittent light effects on kit fox or, indeed, upon any large mammals. Nonetheless, there is a clear potential for adverse behavioral and physiological effects resulting from intermittent light exposure from both construction and operations sources.”</p>	2130-6302	<p>DEIR APP F 3.7-F-10 (Tule Elk)</p> <p>“Because the project would minimize lighting of modeled habitat from continuous sources of construction lighting and operations lighting, this lighting would have little potential to affect Tule elk. Intermittent sources of both construction and operations lighting would at times be directed toward modeled habitat. Exposures would be brief but could potentially last for periods of minutes in the case of construction lighting and up to 10 seconds in the case of operational train lighting. Areas affected at each exposure would be on the order of up to 9,716 m<sup>2</sup> (2.4 acres). Exposure to intermittent light has been found to potentially affect melatonin metabolism and to elicit avoidance responses, as discussed in Section 1.3.2, although no literature has been found addressing intermittent light effects on Tule elk or, indeed, upon any large mammals. Nonetheless, there is a clear potential for adverse behavioral and physiological effects resulting from intermittent light exposure from both construction and operations sources.”</p> <p><b>This section includes a similar under-representation of disturbed area (2.4 acres).</b></p>
		2130-6303	<p>DEIR 3.7-F-12 (Mitigation of light) “The project incorporates BIO-IAMF#12 to minimize ALAN effects on wildlife by avoiding directing continuous light sources toward wildlife habitat, avoiding use of high-intensity lights to the extent allowable (the sole exception being train headlights, which are required to be of high intensity), minimizing directing light upward or laterally, and avoiding illumination of wildlife crossings or of streams or areas of riparian habitat.</p> <p>In consideration of this IAMF and other relevant mitigation measures in the Draft EIR/EIS, lighting effects remain from the use of continuous lighting that may serve as an attractant to wildlife occupying nearby habitat, and the use of intermittent lighting associated with vehicles used for construction, maintenance, or operations.</p> <p>There are five types of mitigation measures to address ALAN impacts (Gaston et al. 2012; Schroer and Holker 2017): (1) maintaining and creating dark areas; (2) reducing light trespass so as to direct ALAN where it is needed and to prevent it from being directed elsewhere; (3) reducing the intensity of ALAN; (4) reducing the duration of ALAN by switching off lighting sources when they are not needed; and (e) reducing biological impacts of ALAN by using illumination sources that provide sufficient human benefit while minimizing wavelengths having high biological activity. The first two of these measures have been addressed to the extent</p>

## Submission 2130 (Fraser Shilling, University of California, Davis, June 9, 2021) - Continued

2130-6303

feasible, using the measures named above. The following additional measures are recommended to further reduce lighting impacts within the areas identified in Table 1.

2130-6303

- Minimize intensity and duration of construction lighting: Design construction lighting to be consistent with the minimum lighting levels approved by OSHA for general construction—5 foot-candles (54 lux; 29 C.F.R. § 1926.56). When performing construction in or adjoining habitat for special-status species, notify wildlife agencies of planned activities and discuss means to minimize construction effects at the proposed site. To the extent feasible, minimize duration of lighting, for example by using methods other than lighting to ensure security of the construction site during the hours it is not in use.

- Minimize intermittent construction lighting: Minimize direction of construction vehicle headlights towards offsite locations. Use low beams or turn off headlights when safety considerations permit.

- Minimize intensity and duration of operational lighting: Provide operational facility outdoor lighting consistent with minimum OSHA requirements established by 29 C.F.R. Section 1926.56. To the extent feasible, minimize duration of lighting, for example by using methods other than lighting to ensure security of facilities during hours they are not in use.

- Minimize intensity of train lighting: Provide headlights consistent with the minimum standard allowed under 49 C.F.R. Section 229.125, that is a single-lamp headlight of at least 200,000 candelas. Off-axis performance of the headlight should likewise conform to regulatory minimum standards. Obtain an FRA variance to allow use of a single headlight except near at-grade crossings.

- Minimize use of lighting at short wavelengths: A variety of studies have shown that shorter (blue) wavelengths have deleterious effects on bats. These can be eliminated, particularly if LED lighting is used and intensities are minimized (Kerbiriou et al. 2020; Lewanzik and Voight 2017). Lamps should have the lowest color temperature feasible for the desired application; green and red lighting appears to have the least wildlife impact and will be appropriate for some applications, such as security lighting (Longcore and Rich 2016). To the extent feasible, filter or specify all lamps to remove wavelengths shorter than 530 nanometers; this will avoid the wavelengths shown to cause melatonin disruption in humans and many other vertebrates (Kayumov et al. 2005).

- Implement noise/visual barriers to shield view of the operational train at essential wildlife crossings.

**The proposed mitigations are either unknown (e.g., variance for headlighting) or speculative (e.g., light screening using noise barriers at wildlife crossing structures. Because of this, there is no way to assess the adequacy of the mitigations, either by consultant or**

12

2130-6303

**reviewer. Even given the proposed mitigations, these are inadequate to protect sensitive wildlife from disturbance, including special status species, which will inhibit their approach of the alignment and thus use of the wildlife crossing structures, the only mitigation proposed to wildlife connectivity and fragmentation.**

2130-6304

### Wildlife Movement and Mitigation

#### Mountain Lion

DEIR 3.7-4 “The CC-N subpopulation was found to have an effective population size of 17 (16.6) and an estimated total adult population of 33–66 individuals. The CC-C subpopulation has slightly higher estimates and was estimated to have an effective population size of 57 (56.6) and an estimated total adult population of 113–226; however, the petition notes this is still close to the lowest effective population size metric.”

DEIR 3.7-5 “Consequently, the petition notes that there is a high risk of inbreeding depression due to genetic isolation and high mortality rates, and habitat connectivity and habitat protection are needed to assure viable populations.”

#### DEIR 3.7-7 “CEQA Conclusion

The impact under CEQA would be significant for all four alternatives because the project could result in a substantial adverse effect, through both direct mortality or disturbance of individuals and habitat modification, on mountain lion. While actions would be implemented before and during construction to reduce the potential for direct harm to individuals and to minimize the loss of habitat, the project would result in a considerable loss and degradation of breeding and foraging and high-priority foraging and dispersal habitat; could result in injury or mortality of individuals in the construction footprint; and could cause noise- and vibration-related disturbance beyond the project footprint. These impacts could reduce the viability of local populations and contribute to the rangewide decline of this species. Mitigation measures to address this impact are identified in Section 3.7.10, CEQA Significance Conclusions. Section 3.7.8, Mitigation Measures, describes these measures in detail.”

DEIR 3.7-5 “The project extent crosses several wildlife corridors of regional importance. Although corridors occur in all subsections, those in the Santa Clara Valley (specifically, the Coyote Valley) and San Joaquin Valley (GEA) have been identified by the CDFW and local stakeholders as particularly important to wildlife movement and habitat connectivity at the regional and state scale.”

13



## Submission 2130 (Fraser Shilling, University of California, Davis, June 9, 2021) - Continued

2130-6304

DEIR 3.7-6 “The WCA synthesized existing information, and quantitative GIS-based modeling methods were used to evaluate the changes in wildlife movement that would result from project construction. The methods used were adapted from similar analytic efforts conducted by other wildlife movement experts in the region (i.e., Penrod et al. 2013). The quantitative results of the analysis were evaluated using criteria to discern where permeability reductions would be likely to have an effect on the movement of focal species. Where moderate or high potential effects were identified, recommendations to facilitate wildlife movement were made in the WCA and were subsequently incorporated into the proposed project to the extent feasible.<sup>3</sup> Recommendations included minimum and recommended crossing dimensions for mountain lion (and other species), as well as recommended design features and other measures to facilitate use by focal species.”

DEIR 3.7-12 “Because operations would potentially affect a wide array of wildlife taxa and because such impacts are primarily associated with wildlife moving across or near the project footprint, these impacts are collectively addressed in Section 3.7.7.7, Wildlife Movement.”

DEIR 3.7-12 “In addition to addressing impacts on known or mapped wildlife corridors, this analysis more broadly addresses impacts on wildlife movement throughout the project extent. Similarly, although the primary focus of the analysis concerns wildlife movement, some of the nonphysical impact mechanisms that can interfere with movement (e.g., noise, visual disturbance, lighting) pertain equally to disturbance of resident individuals or populations (e.g., breeding, nesting, and foraging waterbirds). Because mapped corridors and other undeveloped areas are more hospitable to wildlife, such areas are likelier than more developed areas to support wildlife movement as well as resident individuals and species. Accordingly, this analysis addresses these impacts for both resident and transient wildlife.”

The preceding quoted sections rely on the un-proven assertion that wildlife use “corridors” to move across landscapes, where the term implies a narrow and predictable pathway for movement. My previous letter addressed this point, including the conclusion supported in the literature that there is no evidence that any wildlife in the study area migrate at all, let alone on narrow and predictable pathways, including ungulates that migrate elsewhere in California (elk and mule deer). This hypothetical claim is not use of the “best science” because science involves testing hypotheses, not using them as fact. Considering that a large portion of the proposed mitigation is based on erroneous, or at least speculative assertions about wildlife movement, it is unlikely to be effective. Finally, it is not difficult to test the hypothetical corridors” for evidence that they are used and that mitigation involving them will be sufficient for listed and non-listed species impacted by the HSR alignment and trains.

14

2130-6305

DEIR 3.7-E-8 “It is also possible that noise may affect wildlife movement corridors by deterring mammalian wildlife from crossing the rail alignment.... Based on this evidence, it is clear that despite the presence of existing noise sources in the form of major highways, both common and sensitive wildlife do successfully use existing passage routes in the study area.”

**The studies cited in this paragraph are unpublished, non-peer-reviewed reports and do not constitute evidence that wildlife may use crossing structures exposed to vehicle noise. In addition, highway noise and light is of much lower intensity than high-speed rail noise, with expected maximum noise levels of <80 dBA, compared to >90 dBA (10-times louder) for HSR trains. We found (Shilling et al., 2018) that highway traffic noise levels of ~70-75 dBA reduced wildlife species diversity by ~50% compared to background.**

2130-6306

DEIR 3.7-E-10 “In Coyote Valley, train noise would be masked by Monterey Road and U.S. Highway 101 along the alignment north of Morgan Hill,”

**As stated elsewhere in this letter, there is no evidence in the literature or presented in the DEIR that lower noise levels from roads and highways would mask the noise from passing HSR trains.**

2130-6307

DEIR 3.7-E-10 “Tracking collar data for Tule elk in the study area (Hobbs 2017) indicate that their activity is mainly in the vicinity of San Luis Reservoir and that SR 152 constitutes a barrier to further movement northwards.”

**An adult male elk was photographed in 2019 at the intersection of highways 84 and 680, well north of SR 152, suggesting that elk are able to move beyond the highway. Given traffic volumes on 152 (low to moderate) and the fact that elk have been hit on 152, there is no reason to think that 152 is a barrier preventing elk movement northward and no compelling evidence has been presented in the DEIR to lead to that conclusion.**

2130-6308

DEIR 3.7-E-10 “all of the common carnivores and ungulates are distinguished by their tolerance for human activity. As detailed above in Section 3, Mammalian Wildlife Responses to Noise, existing studies of mammal use of crossings in Coyote Valley and upper Pacheco Creek have all documented frequent use of crossings at U.S. Highway 101 and SR 152 by common wildlife (Phillips et al. 2012; Pathways for Wildlife et al. 2016; Pathways for Wildlife 2020). These mammals are common because they are able to forage, evade predators, breed, and move about on the landscape despite the presence of human disturbances in the form of light, noise, and activity. Their primary vulnerability to humans is related to possible loss of habitat through conversion to other cover types, an impact that is not relevant to this analysis of noise effects. In summary, there would not be a considerable potential for operational noise to affect non-special-status mammals.”

15

## Submission 2130 (Fraser Shilling, University of California, Davis, June 9, 2021) - Continued

2130-6308 | The DEIR does not provide evidence, nor as there evidence in the published literature that train noise and light as would expected by the HSR vehicles would be tolerable to wildlife attempting to approach and cross the alignment surface, or through crossing structures. The unpublished reports cited are potential evidence of the occasional individual of a species using a crossing under a highway, which is a different (lower) level of disturbance than HSR. In addition, the standard for protection of non-listed wildlife is not that mitigation is successful if as few as one individual of a species benefits from the mitigation. Therefore there is considerable potential for operational noise to affect non-special-status species.

2130-6309 | IN THE SECTION BELOW, I ADDRESS EACH RELEVANT MITIGATION OPTION

BIO-MM#77a: Design Wildlife Crossings to Facilitate Wildlife Movement

“To the extent feasible, the Authority would design all wildlife crossings created specifically for terrestrial species consistent with the guidelines and recommendations in the WCA (Authority 2020a: Appendix C). The guidelines and recommendations include the following features:

- Under Alternatives 1 and 3 and for those wildlife crossing entrances on the east side of Monterey Road under Alternatives 2 and 4, install wildlife funnel fencing for the maximum feasible distance from each side of the crossing entrance/exit. Funnel fencing would be designed to benefit the greatest number of movement guilds feasible.

**There is no evidence that fencing adjacent to crossing structures have any funneling effect and there is evidence that wildlife will walk “the wrong way” away from the crossing and toward the fence end.**

2130-6310 | • Wildlife crossing width and height would be maximized and length minimized to the extent feasible

**This is a critical aspect of structure effectiveness and dimensions must meet openness requirements for a crossing to be effective.**

- 2130-6311 |
- Native earthen bottom
  - Avoid metal walls
  - Unobstructed entrances (e.g., no riprap, energy dissipaters, grates), although vegetative cover, adjacent to and near the entrances of crossings, is permissible
  - Openness and a clear line of sight from end to end

16

2130-6311 | • Design entrances to minimize light reflection from train lights

**This is critical as sudden appearance of bright light will deter all wildlife discussed here.**

2130-6312 | • Cover materials within the crossing such as rock or brush piles where smaller animals can take cover

- Year-round absence of water for a portion of the width of the crossing (i.e., no flowing water)

- Where water is likely to be present within a crossing as a result of a high groundwater table or proximity to an existing floodplain, wildlife crossing design would include features to minimize water entry into the crossing (e.g., impermeable groundwater barriers, berms) and to maximize drainage and drying time (e.g., slopes, sump pumps or permeable soils)

- Where hydrologic flow balancing features (culverts) provide wildlife connectivity, “shelves” would be constructed, where feasible, to allow small and medium animals to pass through the structure when it is flooded

- Slight grade at approaches to prevent flooding

- Hydrologic designs (ledges, cross slopes, water detention features, infiltration features, water proofing, or other features) to maintain crossing functionality (a dry crossing path) up to and including 100-year storm events for 95 percent of the year (347 days)

- Limited open space distance and absence of permanent physical obstacles between crossing and cover/habitat

- Separation from human use areas (e.g., trails, multiuse undercrossings, development)

- Avoidance of artificial light at approaches to wildlife crossings

- The addition of wildlife fencing to funnel wildlife to crossing structures

**No evidence in scientific literature that associated fencing has a “funneling effect.”**

2130-6313 | • Consideration of habitat modification and/or habitat restoration at crossings to facilitate cover for crossing animals

- To mitigate impenetrable barriers caused by construction of concrete vehicle barriers beneath viaducts in the Monterey Corridor and Morgan Hill and Gilroy Subsections (Alternatives 1 and 3), install Type L Concrete Barrier Wildlife Passageways at stations 718, 735, 755, 846, and 875

**There is no evidence in the scientific, peer-reviewed literature that wildlife crossing structures are sufficient to mitigate for population and genetic fragmentation by high-speed rail, or similar high-intensity infrastructure. There is evidence that structures in loud**

17

# Submission 2130 (Fraser Shilling, University of California, Davis, June 9, 2021) - Continued

2130-6313

and bright conditions will not pass wildlife. There is no evidence in the scientific literature that placement of crossing structures according to hypothetical “corridors” will result in wildlife use, or mitigate impacts of high-intensity infrastructure. There is evidence that GIS-modeled “corridors” and “linkages” do not predict wildlife occurrence and movement. Because of this, there is no way to determine of wildlife crossings placed according to modeled habitat or “corridors” will be used by target species.

## Citations

- Buxton, RT, BM Seymoure, J White, LM Angeloni KR Crooks, K Frstrup, MF McKenna, G Wittemyer. 2020. The relationship between anthropogenic light and noise in U.S. national parks. *Landscape Ecol* 35:1371–1384. <https://doi.org/10.1007/s10980-020-01020-w>.
- Cao, C and Y Bai. 2014. Quantitative Analysis of VIIRS DNB Nightlight Point Source for Light Power Estimation and Stability Monitoring Remote Sens. 2014, 6, 11915-11935; doi:10.3390/rs61211915
- Dasoler, BT, A Kindel, J Beduschi, LD Biasotto, RAP Dornas, LO Gonçalves, PM Lombardi, T Menger, GS de Oliveira, FZ Teixeira. 2020. The need to consider searcher efficiency and carcass persistence in railway wildlife fatality studies. *European Journal of Wildlife Research* (2020) 66:81. <https://doi.org/10.1007/s10344-020-01417-7>
- Decker, D. 2021. Road and rail fatalities of elk, bighorn sheep, and gray wolves in Jasper National Park, Alberta, 1980-2018. *Northwestern Naturalist*, 102: 83-88.
- Christopher D Elvidge, Kimberly Baugh, Mikhail Zhizhin, Feng Chi Hsu & Tilottama Ghosh (2017) VIIRS night-time lights, *International Journal of Remote Sensing*, 38:21,5860-5879, DOI: 10.1080/01431161.2017.1342050. To link to this article: <https://doi.org/10.1080/01431161.2017.1342050>
- Lukesova G, Voslarova E, Vecerek V, VucinicM (2021) Trends in intake and outcomes for European hedgehog (*Erinaceus europaeus*) in the Czech rescue centers. *PLoS ONE* 16(3): e0248422. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0248422>
- Pollock, SZ, CC St. Clair. 2020. Railway-Associated Attractants as Potential Contaminants for Wildlife. *Environmental Management* 66:16–29. <https://doi.org/10.1007/s00267-020-01277-6>
- Shilling, FM, A Collins, T Longcore, W Vickers. 2018. Understanding Behavioral Responses of Wildlife to Traffic to Improve Mitigation Planning. Report of the National Center for Sustainable Transportation. <https://doi.org/10.7922/G2951P9Q>

18

## Curriculum Vitae

FRASER M. SHILLING, Ph.D.

## CONTACT

Department of Environmental Science and Policy, University of California, Davis, CA 95616  
Phone: (530) 752-7859; fax: (530) 752-3350; [fmshilling@ucdavis.edu](mailto:fmshilling@ucdavis.edu)

## RESEARCH INTERESTS

Mr. Shilling’s current work focuses on three research areas: landscape and transportation ecology, indicators of ecosystem performance, and wildlife ecology. He collaborates with social scientists, natural scientists, and humanities professors in inter-disciplinary investigations of land-use, water policy, and transportation policy implications. Mr. Shilling is co-Director of the UC Davis Road Ecology Center and the China-US Land Ecology Center and a research scientist in the Department of Environmental Science and Policy. He practices at the interface between science and policy, requiring that he collaborate and interact with regulatory agencies, resource management agencies, community organizations, and academics of many disciplines

## EDUCATION

Ph.D. in Biological Sciences, University of Southern California, 1991  
B.Sc. in Biological Sciences, University of Southern California, 1986

## PROFESSIONAL RESEARCH EXPERIENCE

- |              |  |
|--------------|--|
| 2017-present | Co-Director, China-US Land Ecology Center, UC Davis  |
| 2015-present | Academic Coordinator II, Department of Environmental Science and Policy  |
| 2004-present | Co-Director, UC Davis Road Ecology Center  |
| 2000-2014    | Staff Researcher, Department of Environmental Science and Policy   |
| 1998-2000    | Research Coordinator, Sierra Nevada Network for Education and Research, UC Center for Water and Wildlands Resources                                  |
| 1995-1998    | Postdoctoral Fellow, Division of Biological Sciences and the Institute of Theoretical Dynamics, University of California, Davis (NIH and ITD-funded) |
| 1991-1994    | Postdoctoral Fellow, University of Connecticut (NIH-funded)  |

## SUPERVISORY AND TEACHING EXPERIENCE

- |                 |   |
|-----------------|---|
| Course Director | “General Ecology” (4-unit undergraduate class) at the Thai Nguyen University for Agriculture and Forestry, Vietnam, Fall, 2013. “Social Surveying Methods” (2 & 4-unit graduate course), for CRD and GGG methods credit, UC Davis, Spring, 2011. “Improving Community and Landscape Connectivity” (2-unit graduate seminar), Transportation Studies Program, UC Davis, Fall, 2009. “Road Ecology: Road Effect Zone” (2-unit graduate seminar), Transportation Studies Program, UC Davis, Winter, 2008. “Road Ecology” (4-unit graduate course), |
|-----------------|---|

19

## Submission 2130 (Fraser Shilling, University of California, Davis, June 9, 2021) - Continued

Transportation Studies Program, UC Davis, Spring, 2007. "Modeling Reserve Design" (2-unit graduate seminar) Department of Environmental Science and Policy, UC Davis, 1995-96.

Guest Lecturer "California Indian Environmental Policy II" (NAS 162), UC Davis, 2014; "Water Policy", UC Davis, 2005, 2006, 2007, 2008, 2010.

Scientific Leadership Lead Organizer for the International Conference on Ecology and Transportation, (2019 & 2021). Co-Organizer of the Global Congress on Linear Infrastructure and Environment. Coordinated the 3<sup>rd</sup> California Connectivity Forum (2012). Designed and co-coordinated the California Sustainability Indicators Symposium (2011) in Sacramento and Los Angeles. Designed and coordinated the 2<sup>nd</sup> California Connectivity Forum (2010). Co-designed and coordinated the Best Science in Connectivity Workshop sponsored by the Wildlife Conservation Society (2009). Co-designed and coordinated the California Connectivity Forum (2008). Designed and directed 3 Road Ecology Center workshops on road effects; integrated land-use, conservation, and transportation planning; and habitat connectivity. Designed and conducted a 2-day workshop for Washington Department of Natural Resources on Developing Decision-Support Systems for Forested Landscapes. Designed and directed 5 regional workshops on watershed assessment throughout California (2004-2006). Organized California's first Road Ecology Conference (1999).

## ACADEMIC COMMUNITY AND PUBLIC SERVICE

Journal Editor: Korean Journal of Civil Engineering (former Associate Editor)

Journal Reviewer: Ecological Indicators, Landscape Ecology, Conservation Biology, Biological Conservation, Environmental Management, Landscape and Urban Planning, Transportation Research Record, Ecoscience, Environmental Modeling and Software, Ecological Engineering, Land Degradation and Development, Environmental Science and Pollution Research, Open Urban Studies and Demography Journal, Biological Bulletin (past reviewer), Developmental Biology (past reviewer)

Transportation Research Board: Co-chair TRB Animal Vehicle Collision Subcommittee (ANB20-2, current); member TRB Ecology and Transportation Committee (ADC30, current); Strategic Highway Research Program 2: Expert Task Group (2007-2009); member TRB Sustainable Transportation Indicators Subcommittee (current).

Federal Highways Administration: Eco-Logical Champion, providing on-call technical assistance to state DOTs and MPOs (2014-present)

IENE 2016: Member of Programme Committee

Review Panelist: Water Research Foundation (2015-16)

CALFED: Member of Watershed Program Sub-Committee (2002-2006)

City of Davis Open Space Commission: Member (2000-2003) and Chair (2000-2002)

University of California, Davis: Diversity Award (1996)

American Society of Zoologists/Society for Integrative & Comparative Biology: Conservation Chair (1992-1997)

## ENVIRONMENTAL SCIENCE &amp; POLICY PUBLICATIONS

Shilling, F., T. Nguyen, M. Saleh, M.K. Kyaw, K. Tapia, G. Trujillo, M. Bejarano, D. Waetjen, J. Peterson, G. Kalisz, R. Sejour, S. Croston, E. Ham (In Review). Reprieve from US wildlife mortality on roads during the COVID-19 pandemic. *Biological Conservation*.

Shilling F., W. Collinson, M. Bil, D. Vercayie, F. Heigl, S.E. Perkins, S. MacDougall (2020). Designing wildlife-vehicle conflict observation systems to inform ecology and transportation studies. *Biological Conservation*, 251: 108797. <https://doi.org/10.1016/j.biocon.2020.108797>

Schwartz, A, S. Perkins, F.M. Shilling (2020). The value of monitoring wildlife roadkill. *European Journal of Wildlife Research*. Volume 66, 18. <https://doi.org/10.1007/s10344-019-1357-4>

Tiedeman, K., R.J. Hijmans, A. Mandel, D.P. Waetjen, F. Shilling (2019) The quality and contribution of volunteer collected animal vehicle collision data in ecological research. *Ecological Indicators*. <https://doi.org/10.1016/j.ecolind.2019.05.062>

Creley, C.M., F.M. Shilling and A.E. Muchlinski (2019) Using ecological niche models to predict the potential future range expansion of the eastern gray squirrel in California. *Bulletin Southern California Academy Sciences* 118(1): 58-70; <https://scholar.oxy.edu/scas/vol118/iss1/4/>

Parchizadeh J., F. Shilling, M. Gatta, R. Bencini, A.T. Qashqaei, M.A. Adibi, and S.T. Williams (2018). Roads threaten Asiatic cheetahs in Iran. *Current Biology* 28, R1–R3. Fulton, J., M. Norton, and F.M. Shilling (2018) Water-indexed benefits and impacts of California almonds. *Ecological Indicators*, <https://doi.org/10.1016/j.ecolind.2017.12.063>.

Seo, K., D. Salon, F. Shilling, M. Kuby (2018) Pavement condition and residential property values: a spatial hedonic price model for Solano County, CA. *Public Works Management & Policy*

Ha, H. and F. Shilling (2018) Modeling potential wildlife-vehicle collisions (WVC) locations using environmental and socio-demographic factors: a case-study of 3 state highways in Central California. *Ecological Informatics*, Volume 43, Pages 212-221, <https://doi.org/10.1016/j.ecoinf.2017.10.005>

Waetjen, D.P. and F.M. Shilling (2017) Large extent roadkill and wildlife observation systems as sources of reliable data. *Frontiers in Ecology and Evolution*. <http://journal.frontiersin.org/article/10.3389/fevo.2017.00089/full>

Eitzel, M.V. and 21 others (2017) Citizen Science Terminology Matters: Exploring Key Terms. *Citizen Science: Theory and Practice*. 2(1), p.1. DOI: <http://doi.org/10.5334/cstp.96>

Shilling, F.M. (2016). Rising above the tide. *Roads & Bridges*, October. <https://www.roadbridges.com/rising-above-tide>

Shilling, F.M., J. Vandever, K. May, I. Gerhard, and R. Bregoff. (2016) Adaptive planning for sea level rise-threatened transportation corridors. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, No. 2599, Transportation Research Board, Washington, D.C., 2016, pp. 9–16. DOI: 10.3141/2599-02

Shilling, F.M., D.P. Waetjen, A. Khan, and R. Juricich (2015). Systematic assessment of water sustainability at the US state scale. *ASCE Journal of Water Resources Planning and Management*, 141(12) doi:10.1061/(ASCE)WR.1943-5452.0000551

Shilling, F.M. and Waetjen, D.P. (2015) Wildlife-vehicle collision observation collection and hotspot identification at large scales. *Nature Conservation*, 11: 41-60. doi: 10.3897/natureconservation.11.4438

## Submission 2130 (Fraser Shilling, University of California, Davis, June 9, 2021) - Continued

Shilling, F.M. and B. Charry (2015). Engaging the public through citizen science research and public education. In "Roads and Ecological Infrastructure: Concepts and Applications for Small Animals" Andrews, K.M., P. Nanjappa, and S.D. Riley (eds.) Johns Hopkins University Press, Baltimore, MD

Fulton, J. and Shilling, F.M. (2015). Water footprints and sustainability. In "The Water Sustainability Reader: Lessons from California." University of California Press.

Shilling, F.M. Perkins, S., Collinson, W. (2015). Wildlife/roadkill observation and reporting systems. In: Handbook of Road Ecology. van der Ree, R., Smith, D.J. and Grilo, C. (eds.). John Wiley & Sons, Oxford. 552 pp. ISBN: 978-1-118-56818-7.

Kagan, J.S., Shilling, F.M. and Gaines, L.J. (2014). Valuation and crediting approach for transportation and metropolitan planning agencies. *Transportation Research Record*, 2403: 1-8.

Golet, G.H., Brown D.L., Carlson M., Gardali T., Henderson A., Holl K.D., Howell C.A., Holyoak M., Kondolf G.M., Larsen E.W., Luster R.A., McClain C., Nelson C., Paine S., Rainey W., Rubin Z., Shilling F., Silveira J.G., Swagerty H., Williams N.M., and Wood D.M. (2013). Successes, failures, and suggested future direction for ecosystem restoration of the middle Sacramento River. *San Francisco Estuary Watershed Science*. <http://www.escholarship.org/uc/item/0db0t6j1#page-1>

Shilling, F.M., Khan, A., Juricich, R., and Fong, V. (2013). Using indicators to measure water resources sustainability in California. *EWRI (2013) Conference Proceedings*.

Shilling, F.M., Reed, S., Boggs, J. (2012). Recreational system optimization to reduce conflict on public lands. *Environmental Management* 50:381-395, DOI 10.1007/s00267-012-9906-6

Huber, P.R., Shilling, F.M., Thorne, J.H., and Greco, S.E. (2012). Municipal and regional habitat connectivity planning. *Landscape and Urban Planning*. 105: 15-26. DOI:10.1016/j.landurbplan.2011.11.019

Li, T., Shilling, F.M., Li, F., Thorne, J., Schott, H., Boynton, R., and Berry, A.M. (2010). Fragmentation of China's landscape by roads and urban areas. *Landscape Ecology*. DOI 10.1007/s10980-010-9461-6

Shilling, F.M., White, A.B., Lippert, L., and Lubell, M.N. (2010). Contaminated fish consumption in California's Central Valley Delta. *Environmental Research*. DOI:10.1016/j.envres.2010.02.002

Shilling, F.M. (2009). Fishing for justice, or just fishing? *Ecology Law Currents*, Journal of UC Berkeley School of Law, 36: 205-211.

Sze, J., London, J.K., Shilling, F.M., Cadenaso, M.L. (2009). Defining and contesting environmental justice: Socio-natures and the politics of scale in the Delta. *Antipode*, 41(4): 807-843.

Shilling, F.M., Llevanos, R., and London, J.K. (2009). Marginalization by collaboration: Environmental justice as a third party in and beyond CALFED. *Environmental Science and Policy*, 12: 694-709.

Shilling, F.M. (2007). Repairing road impacts on landscape connectivity. *Transactions of the Western Section of the Wildlife Society*, 43: 11-18.

Shilling, F.M. and Harris, R. (2007). Effectiveness monitoring by California community watershed groups. *IMPACT (American Water Resources Association)*, Volume 9(5): 21-24.

Shilling, F.M. and Girvetz, E. (2007). Physical and financial barriers to implementing a nature reserve network in the Sierra Nevada, California, USA. *Landscape and Urban Planning*. Volume 80(1-2): 165-172.

Kattelmann, R. and Shilling, F.M. (2004). Aquatic systems and watersheds. In: *Proceedings of the Sierra Nevada Science Symposium*; 2002 October 7-10; Kings Beach, CA. Murphy, D.D. and P.A. Stine (eds.) General Technical Report PSW-GTR-193. Albany, CA: Pacific Southwest Research Station, Forest Service, U.S. Department of Agriculture; 287 p.

Girvetz E. and Shilling F. (2003). Decision support for road system analysis and modification on the Tahoe National Forest. *Environmental Management*. 32(2):218-233

Shilling, F.M. (2001). Watershed assessment in a Sierra Nevada river basin – Yuba River. Proc. 8<sup>th</sup> Biennial Watershed Management Conference, Robert N. Coats (ed.). Univ. California Water Resources Center Report No. 101, pp. 169-175.

### SELECTED REPORTS TO AGENCIES

Waetjen, D. and F. Shilling (2020). Leveraging the California Highway Incident Processing System for Policy and Research, Report of the University of California Institute of Transportation Studies.

Shilling, F., Collins, A., Longcore, T., Vickers, W. (2020). Understanding Behavioral Responses of Wildlife to Traffic to Improve Mitigation Planning. Report of the National Center for Sustainable Transportation. <https://escholarship.org/uc/item/72h3x0nk>

Shilling, F., Denney, C., & Waetjen, D. (2019). Automated Analysis of Wildlife-Vehicle Conflict Hotspots Using Carcass and Collision Data. UC Davis: Institute of Transportation Studies. <http://dx.doi.org/10.7922/G27D2SCT>

Shilling, F. and D. Waetjen. (2019). California Water Indicators Portal (CWIP). Report to the US Environmental Protection Agency. Pp. 24.

Shilling, F., A. Collins, A. Louderback-Valenzuela, P. Farman, M. Guarnieri, T. Longcore, B. Banet, H. Knapp. 2018. Wildlife-Crossing Mitigation Effectiveness with Traffic Noise and Light. A Research Report from the National Center for Sustainable Transportation. Pp. 20.

Wang, H., C. Bonilla-Cedrez, J. Fulton, and F. Shilling. 2017. Improving the (net) almond water footprint. Prepared for the Almond Board of California. Pp. 30.

Shilling, F.M., D. Waetjen, P. Cramer, and K. Harrold. 2017. Remote wireless wildlife camera systems, field testing, & informatics. Report to the Federal Highway Administration. 52 pages

Shilling, F.M., 2017. California Abandoned Mines Prioritization Tool. Report to Department of Conservation and Sierra Nevada Conservancy. 14 pages

Shilling, F.M., D. Waetjen, K. Taniguchi, T. Grosholz, E. Grijalva, C. Sur, K. Andrews, and A. Ballard. 2017. Using time lapse cameras to track shoreline change due to sea level rise. Report to National Center for Sustainable Transportation, Davis 16 pages

Cramer, P., J. Kintsch, K. Gunson, F. Shilling, M. Kenner, and C. Chapman. 2016. Reducing wildlife-vehicle collisions in South Dakota. Final Report to South Dakota Department of Transportation, SD2014-03, Pierre, SD. 185 pages.

Shilling, F.M., J. Vandever, K. May, J. Villafranco, K.C. Ward, and D. Waetjen. 2016. State Route 37 integrated traffic, infrastructure and sea level rise analysis. Final Report to Caltrans. 116 pages.

Shilling, F.M. 2015. Indicator system for the California Forest and Rangeland Assessment, 2015. Report to the California Department of Forestry and Fire Protection.



## Submission 2130 (Fraser Shilling, University of California, Davis, June 9, 2021) - Continued

- Shilling, F.M., A. Negrette, L. Biondini, and S. Cardenas 2014. California tribes' fish-use: Final Report. Report for the State Water Resources Control Board and the US Environmental Protection Agency. 56 pages.
- Shilling, F.M. 2014. The California water sustainability indicators framework, Phase II: State and regional pilots. Report to Department of Water Resources. 231 pages.  
([http://www.waterplan.water.ca.gov/docs/cwpu2013/Final/vol4/sustainability/03CA\\_Water\\_Sustainability\\_Indicators\\_Assessment.pdf](http://www.waterplan.water.ca.gov/docs/cwpu2013/Final/vol4/sustainability/03CA_Water_Sustainability_Indicators_Assessment.pdf))
- Shilling, F.M., H. Cooley, and J. Fulton. 2014. Business case for water footprint in California. Report to Department of Water Resources. 9 pages.  
([http://www.waterplan.water.ca.gov/docs/cwpu2013/Final/vol4/sustainability/02Business\\_Case\\_Water\\_Footprint\\_California.pdf](http://www.waterplan.water.ca.gov/docs/cwpu2013/Final/vol4/sustainability/02Business_Case_Water_Footprint_California.pdf))
- Shilling, F.M. 2014. The California water sustainability indicators framework, Phase I. Report to Department of Water Resources. 90 pages.  
([http://www.waterplan.water.ca.gov/docs/cwpu2013/Final/vol4/sustainability/04Sustainability\\_Indicators\\_Framework.pdf](http://www.waterplan.water.ca.gov/docs/cwpu2013/Final/vol4/sustainability/04Sustainability_Indicators_Framework.pdf))
- Fulton, J., H. Cooley, and F.M. Shilling. 2014. Trends and variation in California's water footprint. Report to Department of Water Resources. 42 pages.  
([http://www.waterplan.water.ca.gov/docs/cwpu2013/Final/vol4/sustainability/05Trends\\_Variation\\_California\\_Water\\_Footprint.pdf](http://www.waterplan.water.ca.gov/docs/cwpu2013/Final/vol4/sustainability/05Trends_Variation_California_Water_Footprint.pdf))
- Shilling, F.M. 2013. Lower Sacramento River 2011 Water Quality Report Card. Report to the Sacramento River Watershed Program. 40 pages.
- Shilling, F.M. 2013. Interstate 280 wildlife connectivity research study: Findings and recommendations. Report to Caltrans. 60 pages.
- Shilling, F.M., M. Campbell, D. Waetjen, A. Monroe, S. Cardenas, H. Le Maitre, C. Cornwall, W. Eliot, J. Meisler, L. Sharp, S. Haydon, E. Alm, J. Aguilar, J. Jensen, J. Peterson, R. Bregoff, S. Galvez, C. Morton, J. Gorham, and K. Benouar. 2012. California pilot test of the ecological approaches to environmental protection developed in capacity research projects CO6A and CO6B. Report to the Transportation Research Board, Strategic Highway Research Program 2. 242 pages.
- Shilling, F.M., I.L. Lacher, S.A. Cardenas (2012). The California water sustainability indicators framework. Report to the California Department of Water Resources, Water Plan Update 2013. 96 pages.
- Aune, K., Beier, P., Hilty, J., and F. Shilling (2011). Assessment and planning for ecological connectivity: A practical guide. Special report for the Wildlife Conservation Society. 78 pages.
- Shilling, F.M., S. Cardenas, I. Lacher, H. LeMaitre, and D.P. Waetjen (2011). The California water sustainability indicators framework. Report to the Department of Water Resources. 59 pages.
- Shilling, F.M., L. Podolsky, and D.P. Waetjen (2011). Safe Passages: Phase II. Final report for connectivity planning in the San Joaquin Valley to California Department of Fish and Game. 89 pages.
- Shilling, F.M., H.E. Schott, M. Early, C.A. Howell, and M. Holyoak (2011) Sacramento River riparian monitoring and evaluation plan. Report to California Department of Fish and Game and CALFED Ecosystem Restoration Program. 81 pages.
- Golet, G.H., D.L. Brown, M. Carlson, T. Gardali, A. Henderson, K.D. Holl, C.A. Howell, M. Holyoak, G.M. Kondolf, E.W. Larsen, C. McClain, T. Minear, C. Nelson, S. Paine, W. Rainey, Z. Rubin, H. Schott, F. Shilling, J.G. Silveira, H. Swagerty, and D.M. Wood (alphabetical, 2011). Using ecological indicators to evaluate ecosystem integrity and assess restoration success on the Middle Sacramento River. 381 pages.
- Antos, M., T. Hogue, T. Longcore, S.J. Lee, A. Kinoshita, C. Milanes, K. Morris, S. Pincetl, F. Shilling, N. Steele, R. Vos, and B. Washburn (alphabetical, 2011). Assessing ecosystem values of watersheds in Southern California. Report to California Department of Water Resources. 198 pages.
- Shilling, F.M. (2010) Connectivity and wildlife corridors in the Integrated Natural Resources Management Plan. Draft Report to El Dorado County. 105 pages
- Shilling, F.M. (2010). Indicator species in the Integrated Natural Resources Management Plan. Final Report to El Dorado County. 124 pages
- Lee, J.F.J., M. Springborn, S.L. Handy, J.F. Quinn, and F.M. Shilling. 2010. Approach for economic valuation of environmental conditions and impacts. Final Report to Caltrans, 123 pages.
- Shilling, F.M., C. Cornwall, F. Knapczyk, R. Zlomke, D. DiPietro, J. Sharp, R. Adams, J. Hemmert, L. Komoroske, D. Waetjen, A. Hollander, E. Aalto, and K. Keightley (2010) Application and findings of the North Bay-Delta transect watershed assessment framework. Final Report to California Department of Water Resources. 322 pages.
- Shilling, F.M., E. Aalto, J. Hemmert, A. Hollander, K. Keightley, M. L. Knecht, L. Komoroske, C. Monohan, C. Murray, D. Pickard, M. Porter, D. Waetjen, K. Wieckowski (2010) Sacramento River basin report card and technical report, Feather River basin. Final Report to California Department of Water Resources. 205 pages.
- Shilling, F.M., M.F. Tognelli, and H.E. Schott (2009). Integrated modeling of wildlife and traffic movement. Report to the UC Berkeley/Caltrans PATH Program. 40 pages
- Shilling, F.M. (2009) Urban roads ecological performance index. Report to the Korea Institute for Construction Technology. 71 pages
- Shilling, F.M., and 9 others (2009). Conserving extensive connectivity in an uncertain and contested landscape. Report commissioned by the Wildlife Conservation Society. 20 pages
- Shilling, F.M., J.H. Viers, M.B. Johnson, R. Hutchinson, H.E. Schott, H. Calinchini, A. Wehrmann (2009). Russian River Pathogen Project – Monitoring design for source detection and load quantification. Report to the North Coast Regional Water Quality Control Board.
- Shilling, F.M. (2009). Characterizing the population at risk for ingesting mercury through fish consumption. Report to the Central Valley Regional Water Quality Control Board.
- Shilling, F.M., S. Sommer, L. Leonelli, and D. Shimoum (2008). Community-based strategies to reduce mercury exposure in Delta fishing communities. Report to the California Department of Public Health and the Central Valley Regional Water Quality Control Board.
- Shilling, F.M., and J.H. Viers (2008). Russian River Pathogen Project. Report to the North Coast Regional Water Quality Control Board. 36 pages.
- Shilling, F.M. (2008). Yuba strategy project: conceptual and risk models. Report to the South Yuba River Citizens League. 18 pages.
- Shilling, F.M. (2007). Decision support for recreational route prioritization. Report to the Tahoe National Forest. 10 pages.

## Submission 2130 (Fraser Shilling, University of California, Davis, June 9, 2021) - Continued

- Meese, R.J., F.M. Shilling, and J.F. Quinn (2007). Wildlife Crossings Guidance Manual. Prepared for the California Department of Transportation. 87 pages.
- McCord, S.A., F.M. Shilling and others (2007). Localized mercury bioaccumulation study. Report to the Sacramento Regional County Sanitation District. 78 pages.
- Shilling, F.M., S. Sommarstrom, R. Kattelmann, B. Washburn, J. Florsheim, and R. Henly. California Watershed Assessment Manual, Volume I. (2005) & Volume II (2007). Prepared for the California Resources Agency and CALFED (<http://cwam.ucdavis.edu>).
- J. Kennedy, F.M. Shilling, and J.H. Viers (2005). Current and potential riparian forest condition along Scott River watershed tributaries. Report to the North Coast Regional Water Quality Control Board. Pp. 52.
- Shilling, F.M. (2004). Fishing activity analysis in the Sacramento/San Joaquin rivers Delta region. Report for the California Department of Public Health.
- Shilling, F.M., E.H. Girvetz, C. Erichsen, B. Johnson, and P.C. Nichols (2002). "A Guide to Wildlands Conservation Planning in the Greater Sierra Nevada Bioregion". California Wilderness Coalition, 187 p.
- Shilling, F.M. and 9 co-authors (2002). "Reduction of mercury in the Sacramento River watershed and San Francisco Bay-Delta". Delta Tributaries Mercury Council. 119 p.
- Shilling, F.M. (2002). Doing roads analysis with a GIS-based decision-support system. A manual for USFS technical staff conducting road system analysis. 42 pages.
- Shilling, F.M. (2001). State of the Yuba: An assessment of the Yuba River watershed. Report to the South River Citizens League. 73 pages.

### CONFERENCE and INVITED PRESENTATIONS

Dr. Shilling has prepared and delivered presentations at conferences of the: American Planning Association, American Society of Limnology and Oceanography, American Society of Zoologists/Society for Integrative and Comparative Biology, American Society for Cell Biology, Gordon Conferences, Ecological Society of America, International Conference on Ecology and Transportation, Transportation Research Board, Infra Eco-Network Europe, Life Strade Project (Italy), National Congress of American Indians, National Water Quality Monitoring Council, Bay-Delta Science Conference, Marine Biological Laboratory, The Wildlife Society, Sierra Nevada Alliance, California Aquatic Bioassessment Workgroup, Great Valley Center, California Rangeland Coalition, Salmon Restoration Federation, California Association of Resource Conservation Districts, Korea Institute for Construction Technology, and other regional symposia, conferences, and workshops.

## Response to Submission 2130 (Fraser Shilling, University of California, Davis, June 9, 2021)

### **2130-6290**

Train strike risks to wildlife are assessed in Draft EIR/EIS Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, Impact BIO#48, which details the extent to which the chain-link fence might not avoid this impact. Impacts would be significant, and mitigation measures are required.

### **2130-6291**

The commenter asserts that noise and light effects should be considered both separately and together. These impacts are discussed and addressed in the Draft EIR/EIS and in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, Impacts BIO#44 (noise) and BIO#47 (light). See also Standard Responses SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts on Wildlife and SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife. While these effects are largely considered separately in the EIR/EIS because of the factors noted by the commenter, the Authority notes that mitigation is considered in the context of multiple effects. For example, BIO-MM#80 in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS includes new measures to construct noise/visual barriers. These barriers serve a dual purpose, reducing the propagation of noise on the landscape, as well as reducing the amount of light and associated visual disturbances into the surrounding landscape.

### **2130-6292**

Commenter states that wildlife “may incur long-term responses to noise beyond the immediate the occurrence of the noise.” Section 4 of the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS Appendix 3.7-E, Supplemental Noise Analysis on Terrestrial Wildlife Species, addresses noise impacts on 11 special-status mammal species, as well as an evaluation of impacts on non-special-status terrestrial mammals.

### **2130-6293**

The commenter provides assertions regarding the masking effects of nearby noise sources. The Authority notes that masking is physical fact. A louder noise (in this case, a nearby freeway) largely masks a quieter noise (in this case, a distant train). Commenter is referred to basic texts on decibel addition (e.g., Engineering ToolBox 2003).

Commenter’s example, citing a person next to an airport who cannot hear a distant freeway, reverses the situation described in the cited text.

### **2130-6294**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

The comment asserts the benefit of noise barriers would be limited, the location of the barriers is not clear, and the barriers would inhibit wildlife movement even when no trains were present. The comment references a prior comment letter on these topics. The commenter’s detailed assertions regarding noise attenuation appear to state that because noise barriers are not effective at reducing noise levels to zero, they will have no mitigating effect. The Authority disagrees; the noise barriers would be effective at reducing the peak noise to which wildlife are exposed, especially at crossing structures, and thereby reduce behavioral disruption that may result from noise exposure. The analysis in Appendix 3.7-E, Supplemental Noise Analysis on Terrestrial Wildlife Species, of the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS does not conclude that the proposed noise barriers would eliminate acoustic impacts but that the mitigation provided in the EIR/EIS would reduce noise impacts to a less-than-significant level. For the precise locations of noise barriers, please refer to Appendix 3.7-E, Table 2, columns labeled “Station Start” and “Station End” and to BIO-MM#80 in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS. With regard to the comment that noise barriers inhibit wildlife movement, please refer to Standard Response: SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife. Additionally, the Authority notes that noise walls proposed within the Diablo Range, as noted by commenter, would be located on viaduct structures and thus would not be located at ground level and would not inhibit terrestrial wildlife movement.

## Response to Submission 2130 (Fraser Shilling, University of California, Davis, June 9, 2021) - Continued

### 2130-6295

The Authority disagrees that the quoted language from Appendix 3.7-E, Supplemental Noise Analysis on Terrestrial Wildlife Species, of the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS includes contradictory statements. In fact, the statements in Appendix 3.7-E are consistent; the first statement is that noise attenuation by a barrier is reduced with increasing distance from the barrier, and the second provides some quantification, indicating that the reduced effect is likely at distances of more than approximately 5,000 feet. The commenter references “Shilling et al.2018,” which is a 2020 report by the commenter cited in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS. It appears that commenter’s reference to bobcat avoidance is a reference to Figure 16 in that report, which indicates that bobcats were not recorded at crossing structures when noise levels exceeded approximately 67 dBA. As noted by commenter (submission SJM-2130, comment 6292), such noise levels would be exceeded for only a few minutes per day. Commenter states that large areas would be exposed through line of sight above noise barriers. In response to this comment, this has been evaluated further by the Authority. There are modeling complexities such that it is uncertain how large an area would be exposed to noise levels above a given value. However, it is apparent that exposures to the north of the noise barrier proposed in the Pacheco Pass area would occur at distances of more than 0.25 mile from the barrier, and only a small area of oak woodland to the south of the noise barrier would be affected at shorter distances. The low-lying riparian corridors of principal utility to animal movement would not be exposed through line of sight above the barrier, and associated impacts from this effect would be minor, especially when considering the brief exposure times. Lastly, the commenter’s reference to FHWA traffic noise models is noted. Such a model, designed for automotive traffic, is not considered appropriate for this application due to numerous differences in the source, amplitude, and duration of noise compared to HSR trains. The Authority notes that the FHWA traffic noise model was not used for the analysis in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS. Please see the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS Appendix 3.7-E for discussion of the acoustic modeling used..

### 2130-6296

Commenter asserts that noise levels outside the noise barriers would exceed thresholds for sensitive wildlife and that noise levels immediately outside the barriers and adjacent to crossing structure openings would exceed 80 dBA. It is not clear what thresholds for sensitive wildlife the commenter is referring to. The topic of how noise may elicit behavioral responses in wildlife is discussed in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS, Appendix 3.7-E, Supplemental Noise Analysis on Terrestrial Wildlife Species. Appendix 3.7-E explains that mammalian wildlife response to noise generally cannot be described in quantitative terms and must be inferred from published studies that consider different noise sources, different animals, and different locations compared to those that occur in the study area. The analysis in the Draft EIR/EIS and Revised/Supplemental Draft EIR/EIS applied a significance threshold for purpose of CEQA noise impacts based on whether the project noise would either (1) have a substantial adverse effect, either directly or through habitat modifications, on any species identified as a candidate, sensitive, or special-status species in local or regional plans, policies, or regulations, or by the California Department of Fish and Wildlife or U.S. Fish and Wildlife Service or (2) interfere substantially with the movement of any native resident or migratory fish or wildlife species or with established native resident or migratory wildlife corridors, or impede the use of native wildlife nursery sites.

The Authority believes the commenter has misinterpreted the design of the wildlife crossing structure. No culvert, tunnel, fence, or other crossing structure would be installed at locations where the rail line is on viaduct. All terrestrial wildlife evaluated, including kit fox, can readily pass beneath the alignment in areas where it is on viaduct. All viaducts are designed with at least 15 feet of clearance and are often much higher than this. The purpose of a noise barrier in certain locations is to reduce the noise exposure of animals that pass beneath the viaduct in those locations. Barriers would be incorporated in viaduct construction at locations where modeling has indicated a high probability of kit fox movement, thereby mitigating noise exposure at high value locations.

## Response to Submission 2130 (Fraser Shilling, University of California, Davis, June 9, 2021) - Continued

### 2130-6297

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-8: Impact on Wildlife Movement in the Western Pacheco Pass Region.

Commenter states that the noise mitigation would not be sufficient to reduce noise in adjacent habitat and at crossing structures to levels low enough to facilitate mountain lion movement and that populations would become genetically isolated. However, Mitigation Measures BIO-MM#77a, BIO-MM#77b, BIO-MM#78, and BIO-MM#79 are intended to facilitate wildlife passage, including passage by mountain lions, by facilitating transits through areas where lions are already known to cross existing rail and automotive corridors. Commenter's assertions about the adequacy and effectiveness of project design and mitigation to address impacts of noise at wildlife crossing structures are addressed in the responses to submission SJM-2130, comments 6292, 6294, 6295, and 6296. Mitigation Measure BIO-MM#77a further contains provisions to avoid artificial light at wildlife crossings. Commenter provides no evidence that these mitigation measures would be unsuccessful.

Regarding the commenter's notes regarding the facilitation of continued gene flow between mountain lion populations, additional mitigation has been included in BIO-MM#79b in the Final EIR/EIS to address this concern, as explained in the standard response referenced above.

### 2130-6298

Commenter notes requirements from NV-IAMF#1, but that measure is only designed for and applicable to human receptors; it would be applied in areas where sensitive human receptors are located, and for the most part these are urbanized areas having little wildlife habitat value. In most modeled wildlife habitat, NV-IAMF#1 would not be implemented. Please see Revised/Supplemental Draft EIR/EIS Appendix 3.7-E, Supplemental Noise Analysis on Terrestrial Wildlife Species, for discussion of how project noise could impact wildlife, and see Mitigation Measures BIO-MM#58 and BIO-MM#80 describing how the Authority would minimize noise impacts on wildlife. For further detail, see the responses to commenter's earlier remarks about noise impacts on wildlife (submission SJM-2130, comments 6292 to 6297).

### 2130-6299

Commenter asserts that ALAN from train headlights is comparable to brightness around urban areas, and therefore the project will introduce ALAN similar to that which is present in urban areas to areas that are currently dark. The Authority disagrees with this assertion. Although train headlights are brighter than most individual light sources in an urban environment, their duration is much shorter, they are highly directional rather than omnidirectional, and they are horizontally projected. Consequently, they do not result in the same lighting conditions as numerous lighting sources in an urban environment, many of which are unshielded and are not directional. Although ALAN from train headlights is different from urban environments, the Authority evaluated the effects of train headlights on wildlife and wildlife movement in Appendix 3.7-E, Supplemental Noise Analysis on Terrestrial Wildlife Species, to the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS. Impacts from train headlights were found to be potentially significant and BIO-MM#80 was revised to include additional noise/visual barriers within sensitive regions, and BIO-MM#89 was included to reduce the impacts of operational lighting by reducing the intensity of train headlights within sensitive areas.

### 2130-6300

Commenter quotes Revised/Supplemental Draft EIR/EIS Appendix 3.7-F, Supplemental Artificial Light Analysis on Terrestrial Wildlife Species, page F-9, while omitting to quote page F-7, which states that lighting effects extend to 26.5 meters from the fence line; commenter instead assumes they extend to almost 500 meters from the fence line and thus overestimates the area of habitat affected by approximately 95 percent.

Commenter notes that intermittent lighting effects can result in impacts on wildlife; this is discussed at length in Appendix 3.7-F, pages F-6 to F-12, which details those impacts for many wildlife species, including a section specifically addressing the mountain lion. Commenter provides no new information.

### 2130-6301

Commenter quotes from Revised/Supplemental Draft EIR/EIS Appendix 3.7-F, Supplemental Artificial Light Analysis on Terrestrial Wildlife Species, and then refers to their prior comment (submission SJM-2130, comment 6300). Please see response to submission SJM-2130, comment 6300.



## Response to Submission 2130 (Fraser Shilling, University of California, Davis, June 9, 2021) - Continued

### 2130-6302

Commenter quotes from Revised/Supplemental Draft EIR/EIS Appendix 3.7-F, Supplemental Artificial Light Analysis on Terrestrial Wildlife Species, and then refers to their prior comment (submission SJM-2130, comment 6300). Please see response to submission SJM-2130, comment 6300.

### 2130-6303

The commenter quotes at length from Appendix 3.7-F, Supplemental Artificial Light Analysis on Terrestrial Wildlife Species, from the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS and then asserts that the Authority's mitigations for potential lighting impacts on wildlife are inadequate to protect sensitive wildlife. The Revised/Supplemental Draft EIR/EIS Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, describes how BIO-IAMF#12 is incorporated into the project to minimize lighting effect, and how Mitigation Measures BIO-MM#76a, BIO-MM#80, and BIO-MM#89 operate to further reduce these impacts on wildlife. The scientific basis for the effectiveness of this IAMF and these mitigation measures is provided in Revised/Supplemental Draft EIR/EIS Appendix 3.7-F. That analysis identifies the mechanisms by which artificial light may affect wildlife and the methods that have been advanced in peer-reviewed literature to avoid or minimize those effects. Commenter provides no evidence contrary to that literature used in the analysis in the Final EIR/EIS.

### 2130-6304

The commenter asserts that there is no support for the use of "corridors" by wildlife. Please see response to submission SJM-1691, comment 3601, where commenter made a similar comment on the Draft EIR/EIS. The Authority disagrees with the commenter's assertion. As described in the WCA (Appendix C of Authority 2020a, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS), "wildlife corridors" are landscape features that provide for the movement of wildlife between two or more habitat patches and often provide the shortest, most direct linkage between two patches of suitable habitat. While movement outside of corridors does happen, such movement in the context of the specific project region with substantial human development is more limited. Overall, the goal of the assessment and mitigation is to maintain or improve the movement of wildlife between habitat patches. Numerous researchers, including Penrod et al. (2013, as cited in Section 3.7 of the Draft EIR/EIS), support this approach. As noted in numerous other comments received on the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS, wildlife movement stakeholders in the region have been monitoring the use of wildlife undercrossings using camera stations and other methods and have documented substantial use of wildlife crossings in particular areas, which serve as corridors for wildlife to travel under local infrastructure. Local stakeholders have invested significant time and financial resources into monitoring and planning for the maintenance and improvement of these wildlife corridors in the region. Consequently, although wildlife movement outside of corridors does happen, as acknowledged above, wildlife movement in the region of the proposed project indicates that planning for wildlife corridors for the proposed project is the best available science.

## Response to Submission 2130 (Fraser Shilling, University of California, Davis, June 9, 2021) - Continued

### 2130-6305

Commenter's attempt to discredit Pathways for Wildlife by claiming that their published, peer-reviewed reports are neither, is noted. Those reports nonetheless represent the best available source of information on wildlife use of existing highway crossings in the study area, and commenter cites no other sources, instead attempting to refute these published findings with an unsupported statement of opinion. Commenter states that "highway noise and light is of much lower intensity than high-speed rail noise, with expected maximum noise levels of <80 dBA, compared to >90 dBA (10-times louder) for HSR trains," while offering no support for this statement. Revised/Supplemental Draft EIR/EIS Appendix 3.7-E, Supplemental Noise Analysis on Terrestrial Wildlife Species, pages E-2 to E-4, provides factual information regarding noise that would be produced by HSR trains, including both amplitude and duration of the noise. No generalizations about amplitude and duration of highway noise can be made due to the very wide variation in amplitude and duration of the noise, but Dooling and Popper (2016, page 16) offer data indicating values of 77 dBA (four-lane highway, comparable to SR 152 in the study area) to 85 dBA (eight-lane highway, comparable to US 101 in the study area), measured at 100 feet. It is true that these peak levels are lower than peak levels for the proposed project; it is also true that the associated durations are very long (hours for each exposure) compared to HSR trains (seconds for each exposure). Commenter's assertion that adverse noise effects occur when compared to a noiseless environment is accurate, a point made in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS analysis.

### 2130-6306

Commenter again states, inaccurately and without supporting evidence, that the noise from a distant train is greater than the noise from an intervening freeway. See response to submission SJM-2130, comment 6293.

### 2130-6307

Commenter is correct that Tule elk have been observed both north and south of SR 152, although the number of observations on the south side is greater by several orders of magnitude (Dziegiel 2021 ). And, while there is likely some movement across SR 152 (as evidenced by roadkill and the presence of elk north SR 152), it is assumed that elk movement occurs infrequently and that SR 152 poses a significant barrier to movement. This is supported by Dziegiel's 2021 thesis which found no evidence of elk crossing SR 152, SR 33, or I-5 in the CDFW 5-hour interval radio collar data collected between 2015 and 2019. This is also evidenced by SR 152 being prioritized as one of the top 10 segments of infrastructure that currently present barriers to wildlife populations, including elk, for both Regions 3 and 4 of the CDFW (CDFW 2020[ ). The priority of this region as a barrier to wildlife movement is also recognized by the fact that the Santa Clara Valley Habitat Agency received a grant from CDFW in February 2021 to alter transportation infrastructure (among other things) to improve wildlife movement.

### 2130-6308

Commenter's conclusion that operational noise may affect non-special-status species is consistent with the conclusions of the analysis in Revised/Supplemental Draft EIR/EIS Appendix 3.7-E, Supplemental Noise Analysis on Terrestrial Wildlife Species. Note that Revised/Supplemental Draft EIR/EIS Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, includes mitigation measures, chiefly BIO-MM#80, to minimize those impacts.

## Response to Submission 2130 (Fraser Shilling, University of California, Davis, June 9, 2021) - Continued

### 2130-6309

Commenter states there is no evidence that fencing adjacent to crossing structures has any funneling effect, and there is evidence that wildlife will walk “the wrong way” away from the crossing and toward the fence end. While it is accurate that wildlife may walk away from a wildlife crossing, this does not alter the fact that wildlife that walk toward the crossing may use it. Thus, the crossing helps to relieve a barrier. Commenter’s assertion that fencing adjacent to crossing structures does not have any funneling effect is not supported, and the Authority disagrees with this assertion. For example, the Wildlife Crossing Structure Handbook (FHWA 2011, Appendix C, Hot Sheet 6, as cited by Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS) recommends use of wildlife fencing to direct large animals toward undercrossing structures; a detailed review of such fencing and its effectiveness is provided by the Arizona Department of Transportation (2019). Wildlife crossings are widely used on highways, and there is abundant monitoring data documenting their use by wildlife; several such studies are cited both in the Revised/Supplemental Draft EIR/EIS and in commenter’s own statements.

### 2130-6310

Commenter is correct, and openness is a design parameter required in BIO-MM#77a.

### 2130-6311

Commenter cites requirements of BIO-MM#77a but does not make a comment regarding the measure or the adequacy of the measure.

### 2130-6312

Commenter cites requirements of BIO-MM#77a and states there is no evidence in scientific literature that associated fencing has a funneling effect. See response to submission SJM-2130, comment 6309.

### 2130-6313

Commenter asserts that there is no evidence to support that wildlife crossings placed according to modeled habitat or corridors will be used by target species or will be sufficient to mitigate for population and genetic fragmentation by high-speed rail. The Authority disagrees. While the Authority did not locate any investigations of how high-speed rail systems affect population and genetic fragmentation, and commenter cites none, the concept of wildlife movement corridors is long established in the literature (cf. Soule and Gilpin 1991, as cited in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS), and corridors are frequently evaluated for utility in wildlife passage (e.g., Ng et al. 2004, a case study in southern California, and Jensen 2018, a study focused on US 101 near San Luis Obispo). Based on these studies cited and other sources presented in the Wildlife Corridor Analysis (WCA; Appendix C of Authority 2020a, as cited in Section 3.7 of the Draft EIR/EIS), there is abundant evidence that such corridors exist and are widely used in the study area. Commenter also states, “There is evidence that structures in loud and bright conditions will not pass wildlife” but cites no evidence or studies to support this assertion. The proposed wildlife crossings include many features designed to avoid such conditions, including (but not limited to) requirements to minimize both noise and artificial light at crossings.

## 27 INDIVIDUAL COMMENTS

## Submission 1771 (Walter A, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1771 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Walter  
**Last Name :** A

**Stakeholder Comments/Issues :**

1771-2321

Hello, I am confused about the current status of this project. Will it definitely be built (and on what schedule), or is it waiting for additional budget?

Thanks.



## Response to Submission 1771 (Walter A, June 23, 2020)

### 1771-2321

At this point in time, construction of the San Jose to Merced Project Section has not been approved or rejected. The Draft EIR/EIS was published on April 24, 2020, and the Authority will take into consideration all comments received on the Draft EIR/EIS when preparing the Final EIR/EIS. The Final EIR/EIS and the Authority's Record of Decision on this project are expected to be published in 2021. Section 2.11, Construction Plan, of the Draft EIR/EIS provides information regarding the anticipated schedule, if the project is approved and adequate funding is available.

## Submission 1250 (Don Abel, May 11, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1250 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 5/11/2020  
**Submission Date :** 5/11/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Don  
**Last Name :** Abel

**Stakeholder Comments/Issues :**

End this horrendous boondoggle NOW! The estimated cost is nearly ten times (10x) of what the voters approved. It's unethical and tyrannical for politicians to press forward, stealing money from the taxpayers.

1250-81

## Response to Submission 1250 (Don Abel, May 11, 2020)

### 1250-81

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

## Submission 1504 (Denise Acomb, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1504 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Denise  
**Last Name :** Acomb

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1504-3766 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1504-3767 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1504-3768 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1504-3769 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1504-3770 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Denise Acomb  
6649 Broadacres Dr San Jose, CA 95120-4573  
deniseacomb@yahoo.com

## Response to Submission 1504 (Denise Acomb, June 22, 2020)

### **1504-3766**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1504-3767**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1504-3768**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1504-3769**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1504-3770**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1449 (Jeff Adams, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1449 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/23/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** Jeff  
**Last Name :** Adams

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1449-3616 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1449-3617 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1449-3618 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1449-3619 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1449-3620 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Jeff Adams  
 San Jose, CA 95124  
 jadams1780@gmail.com

## Response to Submission 1449 (Jeff Adams, June 23, 2020)

### **1449-3616**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1449-3617**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1449-3618**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1449-3619**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1449-3620**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1997 (Jennifer Ahn, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1997 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Jennifer  
**Last Name :** Ahn

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1997-5426 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1997-5427 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1997-5428 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1997-5429 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1997-5430 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Jennifer Ahn  
 526 N 7th St San Jose, CA 95112-3285  
 jenniferahn8@yahoo.com

## Response to Submission 1997 (Jennifer Ahn, June 22, 2020)

### **1997-5426**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1997-5427**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1997-5428**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1997-5429**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1997-5430**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1616 (Ayana Airakan, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1616 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Ayana  
**Last Name :** Airakan

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1616-4231 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1616-4232 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1616-4233 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1616-4234 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1616-4235 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Ayana Airakan  
 333 Gonzalez Dr San Francisco, CA 94132-2345  
 ayanab92@yahoo.com



## Response to Submission 1616 (Ayana Aïrakan, June 22, 2020)

### **1616-4231**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1616-4232**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1616-4233**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1616-4234**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1616-4235**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1554 (Sara Ajayi-Dopemu, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1554 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Sara  
**Last Name :** Ajayi-Dopemu

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1554-3966 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1554-3967 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1554-3968 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1554-3969 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1554-3970 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Sara Ajayi-Dopemu  
 2450 W Bayshore Rd Apt 4 Palo Alto, CA 94303-3521  
 saradopemu@gmail.com

## Response to Submission 1554 (Sara Ajayi-Dopemu, June 22, 2020)

**1554-3966**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

**1554-3967**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

**1554-3968**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

**1554-3969**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

**1554-3970**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1966 (Laurie Alaimo, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1966 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Laurie  
**Last Name :** Alaimo

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1966-5291 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1966-5292 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1966-5293 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1966-5294 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1966-5295 | reject the east-of-Gilroy station location.
- 1966-6198 | Current budget concerns make this project seem excessive. Perhaps it should be tabled for a time when we can afford it. The airlines are going bankrupt. We do not need high-speed rail right now and especially not running through critical green space.

Sincerely,  
 Laurie Alaimo  
 San Jose, CA 95112  
 environmom95112@yahoo.com

## Response to Submission 1966 (Laurie Alaimo, June 22, 2020)

### **1966-5291**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1966-5292**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1966-5293**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1966-5294**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1966-5295**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

### **1966-6198**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.



## Submission 1470 (Dan Albert, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1470 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/23/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Dan  
**Last Name :** Albert

**Stakeholder Comments/Issues :**

NO NO NO....NO High Speed Rail through Morgan Hill.  
PUT IT THROUGH YOUR BACK YARD !

1470-3026

## Response to Submission 1470 (Dan Albert, June 23, 2020)

1470-3026

Comment noted. Thank you.

## Submission 1701 (Kieran Alcumbrac, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1701 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Kieran  
**Last Name :** Alcumbrac

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

1701-606

The review of impacts to wildlife in Coyote Valley is insufficient and could result in failure to protect wildlife movement as well as causing negative impacts to habitat and the planned wildlife crossings we have fought so hard to bring to the area. For example, rail line fencing might not guide animals to the few safe crossings, and a potential wildlife bridge might be stopped from construction.

Analysis also shows that wildlife are not able to cross the rail line effectively in the southern end of the county running up to Pacheco Pass. While the draft proposes wildlife crossings like culverts to help animals travel under roadways and other barriers safely, they are too small, too long, too few in number, and too dark for the animals to see through to the other side.

1701-607

Additionally, the impacts to farmland and new threats of sprawl from the potential east-of-Gilroy station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area will be extreme. A new station and maintenance facility in this area will consume over two hundred acres of farmland as well as limit wildlife movement. This is why for the past 9 years we have consistently supported the other proposed location for the station in downtown Gilroy. The downtown station provides better transit access in central Gilroy, making it more affordable and equitable with less adverse environmental impacts.

1701-608

Some wildlife, like mountain lions, face severe threats to their survival due to habitat loss from increased development and barriers to migration. The high speed rail alignment through Coyote Valley and up through Pacheco Pass puts animals like mountain lions, coyotes, tule elk, deer, and others at further risk. It is critical that we maintain wildlife habitat and, where possible, enhance wildlife movement so that animals can do more than just survive, but also thrive in our county.

The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Kieran Alcumbrac  
 7552 Bayliss Pl San Jose, CA 95139-1411  
 kieranalc@yahoo.com

## Response to Submission 1701 (Kieran Alcumbrac, June 23, 2020)

### **1701-606**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass, SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1701-607**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

The comment noted the East Gilroy Station and maintenance facility would consume 200 acres more than the other alternatives. Please refer to Table 3.14-6 in the Draft EIR/EIS, identifying that Alternative 3 would permanently convert 160.1 more acres of Important Farmland than Alternative 4.

### **1701-608**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3, SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass, SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

The commenter also notes concerns regarding mountain lion. The Authority notes that the Draft EIR/EIS was modified and recirculated for public review following the listing of the mountain lion as a candidate under the California Endangered Species Act in mid-2020. Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, in the Final EIR/EIS incorporates additional analysis and additional mitigation related to mountain lion impacts.

## Submission 1488 (Vicki Alexander, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1488 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Vicki  
**Last Name :** Alexander

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1488-3701 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1488-3702 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
1488-3703 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1488-3703 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1488-3704 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1488-3705 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Vicki Alexander  
15149 Bel Estos Dr San Jose, CA 95124-5024  
vickalexander@gmail.com



## Response to Submission 1488 (Vicki Alexander, June 22, 2020)

### **1488-3701**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1488-3702**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1488-3703**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1488-3704**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1488-3705**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1285 (Marie Alfaro, May 19, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1285 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 5/19/2020  
**Submission Date :** 5/19/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Marie  
**Last Name :** Alfaro

**Stakeholder Comments/Issues :**

I live in Los Banos and am unable to attend the meeting of 5/18 due to work.

1285-75

This was taken from your web page: improving local quality of life.

It is incensitive and untimely to proceed with this project at a time while this community is still under lockdown and most businesses are closed and are experiencing significant financial loss.

The allocated monies for this project should be used to get our state out of the deficit. At this time this project does not benefit our community

Marie Alfaro

Sent from Mail <<https://go.microsoft.com/fwlink/?LinkId=550986>> for Windows 10

## Response to Submission 1285 (Marie Alfaro, May 19, 2020)

### 1285-75

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

## Submission 1725 (Bradley Allen, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1725 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Bradley  
**Last Name :** Allen

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1725-4416 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1725-4417 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1725-4418 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1725-4419 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1725-4420 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Bradley Allen  
 Philo, CA 95466  
 bradley@bradleyallen.net

## Response to Submission 1725 (Bradley Allen, June 23, 2020)

### **1725-4416**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1725-4417**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1725-4418**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1725-4419**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1725-4420**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1767 (LARRY ALLEN, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1767 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** LARRY  
**Last Name :** ALLEN

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1767-4516 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1767-4517 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1767-4518 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1767-4519 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1767-4520 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 LARRY ALLEN  
 133 Chateau La Salle Dr San Jose, CA 95111-3005  
 larry@allensarts.com

## Response to Submission 1767 (LARRY ALLEN, June 23, 2020)

### **1767-4516**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1767-4517**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1767-4518**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1767-4519**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1767-4520**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1732 (Suliana Alusa, June 23, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1732 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Suliana  
**Last Name :** Alusa

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1732-4441 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1732-4442 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1732-4443 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1732-4444 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1732-4445 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Suliana Alusa  
 San Mateo, CA 94403  
 popua1@aol.com

## Response to Submission 1732 (Suliana Alusa, June 23, 2020)

### 1732-4441

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1732-4442

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1732-4443

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1732-4444

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1732-4445

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1877 (Lizbeth Amador, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1877 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Lizbeth  
**Last Name :** Amador

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1877-5999 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1877-6000 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1877-6001 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail. I would also like to see the impact for raptors. Since the rabbit/hare population will also be affected by the bypass, fences etc.
- 1877-6002 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1877-6003 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Lizbeth Amador  
 Santa Clara, CA 95050  
 luz\_estrellaussj@hotmail.com



## Response to Submission 1877 (Lizbeth Amador, June 22, 2020)

### **1877-5999**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1877-6000**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1877-6001**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1877-6002**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1877-6003**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1706 (Peter Anderson, June 23, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1706 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Peter  
**Last Name :** Anderson

#### Stakeholder Comments/Issues :

Gentlemen and Ladies,

1706-2331

I need to express my deeply held opinions regarding the planned Alternative 4 alignment of the SJ-Merced leg of the California High Speed Rail project.

In spite of the project bringing no direct benefit to the community of Morgan Hill, I have always been in favor of the project. California is known for being ahead of most other states in its adoption of new technologies - even the invention and initiation of new technologies. To maintain our leadership position in the US - and in the world at large - we must keep ourselves at the cutting edge of communication, both virtually and physically. There are times when "face time" is critical advancing positions favorable to California and to all of us California citizens. Advancing the transportation options between the SF Bay Area and other regions of the state is a significant element in maintaining communication with other leaders of the state. We must proceed with this project to do that.

When it was told to us citizens of Morgan Hill that trains passing through our part of Santa Clara County needed to maintain a speed of ~210mph, it became evident that the trains could not negotiate the curves necessary to follow earlier alignment options east of downtown and avoid the major disruption it would cause to the core of our community. That was a terrible realization for us, the manifestations of which sickened all those aware of the consequences to the downtown area.

However, when it was told to us just over a year ago that the maximum design speeds in our area were lowered to be well below 200mph, a clear compromise became evident. The alternative routes east of downtown could be developed, and the terrible destruction to downtown could be avoided. We could have the needed trains, and we could still have our downtown community. Win - win.

I am very disturbed that an organization with the power that you hold has chosen to proceed with the Alternative 4 option, which will destroy our lovely community when other alternatives could be implemented with considerably less effects. You need to consider the perspective of community members who, through a multitude of programs and capital improvement projects since 1978, have worked to design and build a desirable community focused around an attractive and economically viable downtown. It appears that your staff have not visited with enough of us here and experienced our downtown to appreciate what we have built over the past forty years. It does not appear that your staff appreciate what's at stake.

1706-2332

Alternative 4 (running the train through the heart of the community) will do to Morgan Hill what the Embarcadero did to San Francisco many decades ago, and what the widening of Highway 101 did to Palo Alto (forcing the eastern side to become an altogether different community - East Palo Alto). Running the trains directly through downtown will impede cross-town traffic so significantly that eventually it will lead to two separate communities. At best, we could modify the East Dunne Avenue and Main Street crossings to be below grade, but even today those streets are insufficient to manage a comfortable flow of cross-town

1706-2332

traffic. Twenty or thirty years from now we will likely find ourselves with two communities: Morgan Hill and an emerging East Morgan Hill. Generated by the high speed rail project.

1706-2333

I am also appalled that you have selected a sacred gem of our community for use as a staging area during construction. Decades ago I was part of a large group of citizens who together initiated a plan to preserve the Hiram Morgan Hill House ("Villa Miramonte") from destruction. The "Morgan Hill" Earthquake of April 24, 1984, had caused the near collapse of the historic structure. The building was "red-tagged". We local citizens joined together to have the City take it over from its struggling owner and then sell it for \$1 to the Morgan Hill Historical Society, with conditions to stabilize it from collapse and open it for public events within five years. They did it. And it has become a landmark site of great pride to the community.

There is no doubt that using the property as you propose will severely impact the viability of the Historical Society to function as the City Council had chartered it to do in their sales agreement 40 years ago. And there is no doubt that running the trains will cause irreparable damage to the delicate features of the house and associated historical features.

As an engaged citizen of Morgan Hill, I beseech you to avoid the damage (and perhaps eventual destruction) of our registered historical landmark and abandon the Alternative 4 alignment.

And as an engaged citizen of Morgan Hill, I beseech you to avoid the damage (and perhaps eventual destruction) of our quaint downtown community and abandon the Alternative 4 alignment.

Very truly yours,

Peter Anderson  
 17440 Ringel Drive  
 Morgan Hill, CA 95037408-779-8837

## Response to Submission 1706 (Peter Anderson, June 23, 2020)

### 1706-2331

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations, SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment expresses concerns regarding the potential for Alternatives 2 and 4 to divide Morgan Hill and requests consideration of an alternative with a lower speed east of downtown Morgan Hill.

Lower operational speeds of 110 mph would only be implemented where tracks are blended with other operators, such as in Alternative 4 with Caltrain. HSR performance criteria for operational speeds where HSR is on a dedicated system, such as the viaducts next to US 101 in Alternatives 1 and 3, remains at 200 mph.

Please refer to Chapter 8, Preferred Alternative, for an overall comparison of community and environmental impacts by alternative as well as the rationale for selecting Alternative 4 as the Preferred Alternative, due to its lower impacts on community, natural, and recreational resources as well as lowest cost.

Please refer to Chapter 9, Public and Agency Involvement, for descriptions and lists of outreach activities that have occurred within Morgan Hill.

### 1706-2332

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations, SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The comment expresses concern over potential division of the community of Morgan Hill and suggests grade separations at East Dunne Avenue and Main Street.

### 1706-2333

The comment expresses concerns over the historic resource Villa Mira Monte.

Impacts on historical resources are analyzed in Section 3.17, Cultural Resources, of the Draft EIR/EIS. Specifically, operational impacts on the setting of Villa Mira Monte are discussed in Section 3.17.7.3, Historic Built Resources.

Although the noise and vibration of the existing and proposed train service may be deemed as unsuitable for certain activities, unless a quiet setting is considered to be a character-defining feature or an important aspect of integrity of a historic property, operational alterations to a setting, such as increased noise levels, are generally not considered a significant impact or a significant change to historic built resources. Villa Mira Monte does not have a quiet setting as a character-defining feature or important aspect of integrity. Impacts on built resources caused by operations is analyzed under Impact CUL#6.

Vibration analysis in Section 3.4.6.3, Vibration, did not identify Villa Mira Monte as a vibration-sensitive facility. Please refer to Impact NV#10.

The project would have no impact on NRHP- or CRHR-eligible or CEQA-only built historic resources from intermittent noise and vibration caused by operations. Therefore, CEQA does not require mitigation.

Chapter 4, Section 4(f)/6(f) Evaluation, specifies that additional project features would apply to Villa Mira Monte as related to potential aesthetic and noise/vibration impacts, including adoption of design standards (AVQ-IAMF#1) and design review process to guide the development of non-station area structures (AVQ-IAMF#2). Mitigation measures calling for noise barriers (NV-MM#1) and visual screening will also apply (AVQ-MM#3, AVQ-MM#4, and AVQ-MM#6). As outlined in Section 3.4, Noise and Vibration, and Section 3.16, Aesthetics and Visual Quality, these measures will minimize the noise and visual impacts on Villa Mira Monte. As a result, the site's diminished use and associated loss of revenue are not reasonably foreseeable consequences of HSR operation.

## Submission 1652 (Randy Anderson, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1652 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Randy  
**Last Name :** Anderson  
**Attachments :** Alignment Fact Sheet June 2020.pdf (449 kb)

1652-3020

**Stakeholder Comments/Issues :**

1652-3020

As a former employee (Supervising Engineer) of the High Speed Authority and now a concerned citizen of our great state I must offer the following information regarding the San Jose to Merced EIR/EIS. I was in charge of the geotechnical investigations in the Pacheco Pass among other technical duties. It is of my opinion that inadequate alignments were studied/analyzed during the environmental process and that other alignments crossing the Diablo Range between Gilroy and Merced should be looked as a supplemental study to compliment this EIR/EIS. An adequate comparison between the new alignment(s) that I am proposing and the existing alignment should be made as it has a significant potential to reduce costs, schedules, environmental impacts, reduce seismic risks and geohazard risks, reduce traffic impacts within SR 152 and other significant issues could be eliminated. These new Southern Alignments are within a few miles of the existing proposed alignment and potentially reduces the tunneling length from 15 miles to a range of 7 to 10 miles, eliminates tunneling through the highly hazardous Ortigalita Fault, eliminates the conflict with 10 foot diameter USBR water line, avoids relocating high voltage PG&E lines, avoids construction of footings and maintenance roads in and over the Pacheco Creek, avoids the Romero Ranch conservancy easement, avoids the State Park -Cottonwood Creek Wildlife Area and Federal land. More importantly, the new alignment potentially gets the tunneling away from the chaotic and complicated Franciscan Melange geological formation, This formation is prone to landslides and squeezing ground. Our investigations found that this could be quite challenging especially under high ground load and hydrostatic head. Landslides areas will pose significant challenges during construction and during the life of the system. The west portal of tunnel 2 is actually placed in a large natural drainage basin and sitting above a significant documented landslide zone as verified by LiDAR and field investigations. The new proposed alignments potentially places the tunneling into the Quien Sabe Volcanics, which could be more desirable for tunneling. In addition, it is estimated that only one tunnel would be needed to cross the Diablo Range, which would reduce the number of portals, retaining walls, cross passages between tunnels, long term maintenance and would eliminate a tunnel crossing the large displacement fault (Ortigalita). Tunnels passing the faults with the potential for large

displacement require a significant oversized chamber that could approach one mile long to maintain the required speed. The potential for this better alignment in a possible better geological formation, reduced tunnel lengths and seismic risk is too significant to not have been properly studied during the environmental phase and should be evaluated before proceeding further with proposed draft EIR/EIS. In rebuttal from the Authority you may hear that they were mandated to keep the alignment within existing transportation corridors (i.e. SR 152) and therefore were not required to study other alignments that could have less impacts. Please see attachment for more detailed information.

Randy Anderson, PE

## Submission 1652 (Randy Anderson, June 23, 2020) - Continued

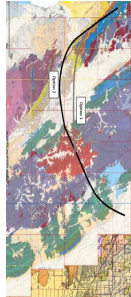
## Pacheco Pass Alternative Alignments – Preliminary Evaluation

## Alignment Overview

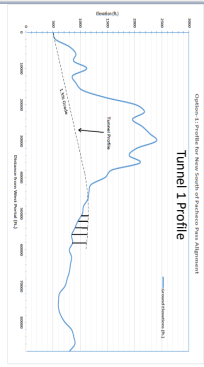
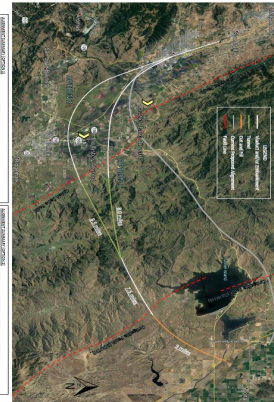
	Option 1	Option 2
Total Length* (miles)	24.5	25
Tunnel Length (miles)	8	8.5
Geological formations for Tunneling	1 to 2	1
Number of Cross Passages	51 (may be reduced to 0 for single bore)	54 (may be reduced to 0 for single bore)
No. of Portals	2	2
Number of Fault crossings in Tunnel	0	0
Viaduct length (miles)	7.5	7.5
Embarkment/Freeway/Bridges (miles)	9	9

\* Total length is for Pacheco Pass Section only

## Geological Formations



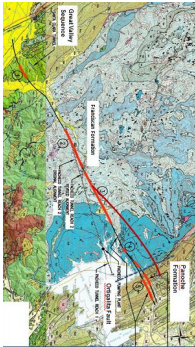
- Geotechnical/Geological**
- Preliminary data indicates a much more favorable geology for tunneling and avoidance of landslides by getting away from the Franciscan Mélange and into the Queen Sabe Volcanics although we may encounter mines. Volcanic formation may overlay mélange formation. Geotech investigations would need to confirm.
  - Elimination of two portals reduces landslide risks, elimination of large staging areas and access roads.
  - Possible reduction of geotechnical investigations required.
- Fault Crossings**
- Eliminates tunnel crossing the Ortigalia hazardous fault and eliminates large seismic fault chamber for tunnel
  - Moves the western portals further away from Calaveras fault



- Risks/Opportunities**
- Avoidance of third party conflicts with USBR pipeline, PG&E, constructing portals and bridges near Calaveras 152, avoiding Pacheco Creek and possible avoidance of landslide issues and placing portals in valleys
  - May have conflict with Hollister airport. Limited access for portal 2. Viaduct may be in a sensitive waterway – unknown environmental impacts
  - Avoidance of State Park – Cottonwood Creek Wildlife Area
  - Significant reduction of tunnel length and portals will produce a large capital cost savings and reduction in schedule
  - May be able to enlarge tunnels to allow for 220 mph instead of 200 mph due to better geology.
  - Alignment is on downside of San Luis Reservoir Dam
  - Increased track distance from Gilroy to tunnel
  - Possible relocation of homes near portal 1
  - Possible avoidance of Soap Lake flood zone with option 2
  - Potential for single bore and elimination of CP

## Alignment Overview

	Existing
Total Length ( miles)	24
Tunnels (miles)	15
Number of Cross Passages Single Bore Tunnel 1	95 87
Number of Portals	4
Number of Fault Crossing in Tunnel	1
Viaduct length ( miles)	
Embarkment/Bridges (miles)	



## Pacheco Pass Existing Alignment – Fact Sheet

## Risks/Opportunities

- Follows existing transportation corridor
  - Stays upstream of SLR dam
  - Major 3<sup>rd</sup> party conflicts with USBR water conduit, 12kV PG&E lines, Caltrans ROW, State Park and large conveyance easement at Romero Ranch. Significant construction required over SR 152
  - Tunnel 2 portal is being built in a drainage valley and surrounded by landslides. Challenging portal construction
  - Tunnel 1 must be built first to provide access to construct tunnel 2
  - Constructing foundations in Pacheco Creek
  - Permanent access roads required across Pacheco Creek
  - Staging areas for tunnel construction are limited
  - Major seismic chamber required for crossing Ortigalia fault – extensive Geotech investigations required
- Geotechnical/Geological/Geohazards**
- Franciscan Formation is highly complex and chaotic. Prone to squeezing ground and instability and landslides.
  - Landslides – Known landslides areas near portals and must be further investigated. Portal areas will require long term monitoring
  - Tunneling under large slides. Need to confirm depth of landslides
  - High ground water tables confirmed with ground water monitoring. High ground water, squeezing ground at high depth may require a double lining tunnel system
  - Potential for gassy formations – discovered during construction of Pacheco water tunnel
  - Crossing Ortigalia Fault at depth in a tunnel



# Submission 1652 (Randy Anderson, June 23, 2020) - Continued

Alignment Comparison— Preliminary Evaluation			
	Southern Alignment	Current Alignment	Comments
Cost Savings	Appears more favorable		South Align - Significantly reduced infrastructure due to reduction in tunnel lengths, cross passages and portals. Reduction of large tunnel staging areas and reduced spoils
Schedule Savings	Appears more favorable		South Align— increased schedule savings due to reduced infrastructure. Elimination of Tunnel 1 for CA eliminates staging of work to construct Tunnel 1 to construct Tunnel 2
Overall Constructability	Appears more favorable		
Reduced Environmental Impacts	Appears more favorable but needs further study		
Reduced Third Party Impacts	Appears more favorable but needs further study		
Property Acquisition/Landowner Issues	More private property owners but reduced State and Federal Lands		
Geohazard Risks	Appears more favorable but needs further studies/investigations		South Align-potentially better formation and reduced landslides, fewer portals means less retaining walls and deep cuts. Shorter tunnel in better formation reduces geohazard risks
Travel Time			Opportunity to increase tunnel diameter of SA to increase speed

Alignment Comparison— Preliminary Evaluation			
	Southern Alignment	Current Alignment	Comments
Total Length* (miles)	24.5 to 25	24	About same length crossing Pacheco. Longer length from Gilroy to Tunnel 1 for Southern Alignment
Tunnel Length (miles)	8	15	Significant Savings in cost and schedule. Reduction of environmental impacts and groundwater impacts
Geological formations for Tunneling	1 to 2	3 ( 2 major formations within in tunnel 2)	May have better tunneling formation for southern alignment if in volcanics. Needs further evaluation and exploration
Number of Cross Passages	51 to 54	95	Significant savings in cost and schedule. Savings in environmental impacts
No of Portals	2	4	Significant savings in cost and schedule and environmental impacts. Reduces seismic risk and landslide risks with reduced portals
Number of fault crossings in Tunnel	0	1	Ortigalita fault crossing would require a large fault chamber. Chamber could be over mile long. Significant savings in cost and schedule
Viaduct length (miles)	7.5	7.5	
Embankments/Trenches/Bridges (miles)	9	9	

## Additional Considerations

- Removes major conflict with SR 152
- Eliminates conflict with 10 foot diameter USBR water conduit at multiple locations. Conduit in poor condition
- Eliminates relocating PG&E 12kv power lines
- Eliminates potential landslide in Pacheco Pass.
- Removes conflict with Cottonwood Creek Wildlife Area – State Park
- Removes conflict with large conservancy easement on Romero Ranch
- Removes conflict with Federal land – USBR Esmerent and Fee
- Removes conflict with construction of Pacheco Reservoir Dam
- Removes conflicts with Pacheco Creek and constructing in creek
- Places alignment on downside of San Luis Reservoir Dam which may not be seismically retrofitted
- Unknown environmental and landowner issues with new alignment
- New alignment not within transportation corridor and creates construction access issues and

## Response to Submission 1652 (Randy Anderson, June 23, 2020)

### 1652-3020

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations.

Thank you for your comment. We have reviewed it and the attached materials in order to respond in kind. A comparison table has been created and attached, but in summary the two southern alignments proposed:

- Are much further from existing transportation corridors, which contravenes Authority policy, but will also increase the amount of pre-construction work, trucking, construction emissions, construction access road impacts, access to water and electric power supply in sufficient capacity to support the tunnel construction and future HSR operations, and impacts on biological and community resources;
- Rely on the assumption the Quien Sabe Volcanics would be much better geologically than over the anticipated geologic conditions along the PEPD alignment. While this may be true, we have no information that would confirm that this assumption is true, and geologic investigations at a nearby mine in the Quien Sabe Volcanics refer to the rock being considerably fractured and faulted. In addition, there have been no previous investigations or projects with which we could assume that the rock at 1,500 ft below the surface would be any more competent;  
Impact native terrain, greenfield sites, and communities that have no current large-scale transportation corridor impacts. This includes more residential acquisition, the impact of approximately 17 miles of farm roads rebuilt to support heavy construction traffic, and the greater impact on biological resources in an area that is not currently protected but closely mirrors the protected habitat that the current alignment currently impacts;
- Are located south and downstream of the San Luis Dam, creating an additional unique risk of flooding due to natural disasters;
- Require roughly 250-foot-tall viaduct structures close to existing active faults. The proximity of these tall viaduct structures will require extensive seismic reinforcement, creating additional design and construction costs and risks;
- Pass close to an abandoned mine that may pose additional construction risks;
- Require additional track distance above grade, posing greater impact on the communities and environment than the current tunnel alignment and profile;

### 1652-3020

- Require crossing fault lines in locations where there is little to no existing information or monitoring, therefore creating a higher risk due to the unknown conditions;
- Likely require a single-direction bored tunnel, instead of tunneling from each end, increasing the construction schedule;
- Require revisions to the alignment east of Pacheco to optimize southern route (as shown in attachment).

The two "southern alignments" proposed are not potentially feasible, for the technical/engineering reasons and adverse secondary environmental impacts, as well as the increased costs, described above.

## Submission 1585 (Mark Anderton, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1585 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Mark  
**Last Name :** Anderton

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1585-4101 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1585-4102 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1585-4103 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1585-4104 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1585-4105 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 mark anderton  
 2904 Ramona St Palo Alto, CA 94306-2366  
 markanderton@gmail.com

## Response to Submission 1585 (Mark Anderton, June 22, 2020)

### **1585-4101**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1585-4102**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1585-4103**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1585-4104**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1585-4105**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1454 (Mary Ann Convertino, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1454 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/23/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Mary  
**Last Name :** Ann Convertino

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1454-3626 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1454-3627 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1454-3628 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1454-3629 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1454-3630 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Mary Ann Convertino  
 246 Arbor Valley Dr San Jose, CA 95119-1805  
 mrsdash@fastpitch-hitters-home.com



## Response to Submission 1454 (Mary Ann Convertino, June 23, 2020)

### 1454-3626

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1454-3627

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1454-3628

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1454-3629

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1454-3630

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1937 (Jhea Anne McCloskey, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1937 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Jhea  
**Last Name :** Anne McCloskey

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1937-6063 | Please improve your environmental review by working with local expert agencies to design better and more wildlife connections across the rail line in Coyote Valley and Pacheco Pass.
- 1937-6064 | Please reject the east-of-Gilroy Station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area.
- 1937-6065 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1937-6066 |
- 1937-6067 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1937-6068 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and reject the east-of-Gilroy station location.
- 1937-6069 |

Thank you.

Sincerely,  
 Jhea Anne McCloskey  
 370 Melin Ave Ben Lomond, CA 95005-9664  
 mackie52@aol.com

## Response to Submission 1937 (Jhea Anne McCloskey, June 22, 2020)

### **1937-6063**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1937-6064**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

The comment opposes Alternative 3.

### **1937-6065**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1937-6066**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1937-6067**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1937-6068**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1937-6069**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1412 (Yvonne Aragon, June 20, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1412 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/20/2020  
**Submission Date :** 6/20/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Yvonne  
**Last Name :** Aragon

**Stakeholder Comments/Issues :**

1412-203

Why would you run this through this small town and is there not alternative route for it to go through another thorough fare. I think this is a waste of tax payors money and can. And will it be that busy and cause havoc to all other commuters. I feel like this is away for you to move people quicker to the concentration camps along the way. Just my opinion on the concentration camps.

## Response to Submission 1412 (Yvonne Aragon, June 20, 2020)

### 1412-203

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.



## Submission 2056 (Charmon Ashby, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #2056 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Charmon  
**Last Name :** Ashby

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2056-5651 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2056-5652 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2056-5653 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2056-5654 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2056-5655 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Charmon Ashby  
 San Jose, CA 95148  
 charmonashby@gmail.com

## Response to Submission 2056 (Charmon Ashby, June 22, 2020)

### 2056-5651

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 2056-5652

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 2056-5653

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 2056-5654

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 2056-5655

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1650 (Marylou Avanzino, June 24, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1650 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Marylou  
**Last Name :** Avanzino

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1650-4296 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1650-4297 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1650-4298 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1650-4299 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1650-4300 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Marylou Avanzino  
 67 Cherry Ridge Ct San Jose, CA 95136-3633  
 mabike7@gmail.com

## Response to Submission 1650 (Marylou Avanzino, June 24, 2020)

### **1650-4296**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1650-4297**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1650-4298**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1650-4299**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1650-4300**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1536 (Jen Averre, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1536 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Jen  
**Last Name :** Averre

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1536-3891 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1536-3892 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1536-3893 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1536-3894 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1536-3895 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Jen Averre  
 3750 Tamayo St Fremont, CA 94536-3374  
 renamaigrey@yahoo.com



## Response to Submission 1536 (Jen Averre, June 22, 2020)

### 1536-3891

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1536-3892

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1536-3893

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1536-3894

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1536-3895

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1467 (Mike Azimi, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1467 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/23/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Mike  
**Last Name :** Azimi

**Stakeholder Comments/Issues :**

California High-Speed Rail Authority  
Attn: San Jose to Merced Project Section EIR/EIS

Hello High-Speed Rail Authority,

1467-3141

I would like to submit my comments regarding this project and its impact on our community in Metcalf. Unfortunately, our neighborhood will be impacted directly with this project and our community has not been informed with the details of this project. I am very concerned with the noise levels and potential traffic congestion due to narrowing the Monterey Hwy. In addition, we will have a negative impact on home values with more people leaving the neighborhood due to this project.

Most of our neighbors in our community would like to see an alternate route along the US 101 and I-280 which will be less destructive to our community. I really hope your engineering panel and all decision-makers consider running this project parallel to US 101 and I-280 Hwy instead of coming to Monterey Hwy. Thank you.

Sincerely,  
-Mike Azimi

## Response to Submission 1467 (Mike Azimi, June 23, 2020)

### **1467-3141**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The supports an alternate route along US 101 (Alternatives 1 and 3) and I-280.

The comment expresses concern over noise, traffic, and community impacts due to narrowing of Monterey Road. Please refer to Section 3.2, Transportation; Section 3.4, Noise and Vibration; and Section 3.12, Socioeconomics and Communities, for analyses of these impacts as well as applicable IAMFs and mitigation measures.

The Authority will continue to engage jurisdictions and stakeholders throughout the design, construction, and operation of the project.

## Submission 2024 (Elizabeth Bacon, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2024 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Elizabeth  
**Last Name :** Bacon

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

2024-6146 | High Speed Rail is overall a step in the right direction for our environmental impact and it would be a mistake to taint the improvement with a direct blow to our local wildlife.

2024-6147 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.

2024-6148 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.

2024-6149 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
2024-6150 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Elizabeth Bacon  
Boulder Creek, CA 95006  
ebacon07@ucsbalum.com

## Response to Submission 2024 (Elizabeth Bacon, June 22, 2020)

### **2024-6146**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

Comment noted.

### **2024-6147**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **2024-6148**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **2024-6149**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **2024-6150**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.



## Submission 1814 (Chuck Bailey, June 23, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1814 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Chuck  
**Last Name :** Bailey

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1814-4691 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1814-4692 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1814-4693 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1814-4694 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1814-4695 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Chuck Bailey  
 3 Cliffside Dr. Daly City, CA 94015-1042  
 zeldasgrampy@gmail.com

## Response to Submission 1814 (Chuck Bailey, June 23, 2020)

### **1814-4691**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1814-4692**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1814-4693**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1814-4694**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1814-4695**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1460 (Susan Balanon, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1460 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/23/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Susan  
**Last Name :** Balanon

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1460-3646 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1460-3647 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1460-3648 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1460-3649 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1460-3650 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Susan Balanon  
 2336 Roosevelt Cir Santa Clara, CA 95051-1310  
 sbalanon@comcast.net

## Response to Submission 1460 (Susan Balanon, June 23, 2020)

### **1460-3646**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1460-3647**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1460-3648**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1460-3649**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1460-3650**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1954 (Tanya Baldwin, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1954 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Tanya  
**Last Name :** Baldwin

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1954-5246 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1954-5247 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1954-5248 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1954-5249 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1954-5250 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Tanya Baldwin  
 Los Gatos, CA 95032  
 tanya\_baldwin@yahoo.com



## Response to Submission 1954 (Tanya Baldwin, June 22, 2020)

### **1954-5246**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1954-5247**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1954-5248**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1954-5249**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1954-5250**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1502 (Janet Ball, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1502 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Janet  
**Last Name :** Ball

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1502-3756 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1502-3757 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1502-3758 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1502-3759 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1502-3760 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Janet Ball  
 Saratoga, CA 95070  
 vought@ms.com

## Response to Submission 1502 (Janet Ball, June 22, 2020)

### **1502-3756**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1502-3757**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1502-3758**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1502-3759**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1502-3760**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2054 (Pamela Ball, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #2054 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Pamela  
**Last Name :** Ball

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2054-5641 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2054-5642 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2054-5643 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2054-5644 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2054-5645 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Pamela Ball  
 404 Joaquin Ave San Leandro, CA 94577-4903  
 plball@att.net

## Response to Submission 2054 (Pamela Ball, June 22, 2020)

### 2054-5641

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 2054-5642

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 2054-5643

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 2054-5644

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 2054-5645

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1631 (Hita Bambhania-Modha, June 24, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1631 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Hita  
**Last Name :** Bambhania-Modha

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

1631-874

I am a nature loving resident of south San Jose. I strongly believe in protecting and preserving our few remaining natural areas along with its wildlife. Human actions often determine if wildlife survives and thrives in these areas.

Specifically I am writing to express two concern regarding High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR).

1) The DEIR falsely concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is not sufficient to determine whether these crossings will actually work. Furthermore, it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are too few in number, too small, too long, and too dark for animals to see through to the other side and they need significant improvement.

1631-875

2) The DEIR fails to address the negative impact to agriculture and wildlife caused by placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.

I strongly feel that the High Speed Rail Authority needs to work with local expert conservation agencies in order to design better and more wildlife connections across the rail line in Coyote Valley and Pacheco Pass. I am also strongly against the east-of-Gilroy station location and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area.

Sincerely,  
Hita Bambhania-Modha  
San Jose, CA 95139  
hita.modha@gmail.com

## Response to Submission 1631 (Hita Bambhania-Modha, June 24, 2020)

### 1631-874

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass, SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### 1631-875

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3, SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

## Submission 2016 (nancy barnby, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #2016 DETAIL

**Status :** Completed  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** nancy  
**Last Name :** barnby

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2016-6136 | Another blunder from HSR! The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the
- 2016-6137 | Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2016-6138 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2016-6139 | Please coordinate with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2016-6140 | reject the east-of-Gilroy station location. We've worked hard to save Coyote Valley from urban sprawl; keep it pristine!
- Sincerely,  
 nancy barnby  
 169 Spruce Ave Menlo Park, CA 94025-3039  
 nancy.barnby@gmail.com

## Response to Submission 2016 (nancy barnby, June 22, 2020)

### **2016-6136**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **2016-6137**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **2016-6138**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **2016-6139**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **2016-6140**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3, SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

## Submission 1553 (Luis Barnett, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1553 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Luis  
**Last Name :** Barnett

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1553-3961 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1553-3962 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1553-3963 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1553-3964 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1553-3965 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Luis Barnett  
 San Jose, CA 95122  
 lgarciabarnett@gmail.com



## Response to Submission 1553 (Luis Barnett, June 22, 2020)

### 1553-3961

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1553-3962

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1553-3963

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1553-3964

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1553-3965

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1388 (melisse basso, June 18, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1388 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/18/2020  
**Submission Date :** 6/18/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** melisse  
**Last Name :** basso

**Stakeholder Comments/Issues :**

To whom it may concern,

1388-445 | Regarding the HSR, I am against this project all together. The cost has sky-rocketed since the voters originally voted on the HSR. I believe in order to move ahead with this project another vote must be taken outlining actual costs and show that they are banking on private funding to finish the project that to this day is not coming forward. What we voted on in the past, isn't reflected in the current cost today.

1388-446 | I also do not believe anyone is going to ride this train. There are more advanced and better solutions to traffic problems. I would prefer to invest more money in Elon Musk's underground tunnels. It makes way more sense and is more cost effective. Why aren't these alternatives being discussed? Right now it's cheaper and faster to take an airplane to Los Angeles so why would anyone pay more money to take a train with a longer commute time? My vote is for a "no alternative" route.

1388-447 | Finally, if the legislature continues to push a train no one wants and the funding is not secure, and we have no say in the matter, then I would like to at least see Alternate 4 implemented as this has the least impact on my area which is in San Martin.

Thank you,

Melisse Basso

## Response to Submission 1388 (melisse basso, June 18, 2020)

### **1388-445**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

### **1388-446**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

### **1388-447**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment opposes the project and supports Alternative 4 as the least impact.

## Submission 1526 (Brett Batey, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1526 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Brett  
**Last Name :** Batey

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1526-3856 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1526-3857 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1526-3858 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1526-3859 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1526-3860 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Brett Batey  
 473 Suisse Dr San Jose, CA 95123-4855  
 brettbatey95@gmail.com

## Response to Submission 1526 (Brett Batey, June 22, 2020)

### **1526-3856**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1526-3857**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1526-3858**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1526-3859**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1526-3860**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1528 (BRYAN BATEY, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1528 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** BRYAN  
**Last Name :** BATEY

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1528-3866 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1528-3867 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1528-3868 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1528-3869 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1528-3870 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 BRYAN BATEY  
 473 Suisse Dr San Jose, CA 95123-4855  
 BRYAN@KARENBATEY.COM

## Response to Submission 1528 (BRYAN BATEY, June 22, 2020)

### **1528-3866**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1528-3867**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1528-3868**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1528-3869**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1528-3870**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1529 (KAREN BATEY, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1529 DETAIL**

Status : Unread  
Record Date : 6/24/2020  
Submission Date : 6/22/2020  
Interest As : Individual  
First Name : KAREN  
Last Name : BATEY

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1529-3871 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1529-3872 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
1529-3872 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
1529-3872 | station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1529-3873 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
1529-3873 | work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
1529-3873 | running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
1529-3873 | the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
1529-3873 | too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1529-3874 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1529-3875 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
KAREN BATEY  
473 Suisse Dr San Jose, CA 95123-4855  
KAREN@KARENBATEY.COM

## Response to Submission 1529 (KAREN BATEY, June 22, 2020)

### 1529-3871

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1529-3872

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1529-3873

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1529-3874

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1529-3875

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1527 (Taylor Batey, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1527 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Taylor  
**Last Name :** Batey

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1527-3861 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1527-3862 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1527-3863 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1527-3864 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1527-3865 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Taylor Batey  
 473 Suisse Dr San Jose, CA 95123-4855  
 teebatey18@gmail.com



## Response to Submission 1527 (Taylor Batey, June 22, 2020)

### 1527-3861

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1527-3862

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1527-3863

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1527-3864

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1527-3865

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1974 (Walter Battistella, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1974 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Walter  
**Last Name :** Battistella

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1974-5326 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1974-5327 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1974-5328 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1974-5329 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1974-5330 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Walter Battistella  
 982 Alpine Ter Unit 1 Sunnyvale, CA 94086-2457  
 merestel@comcast.net

## Response to Submission 1974 (Walter Battistella, June 22, 2020)

### **1974-5326**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1974-5327**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1974-5328**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1974-5329**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1974-5330**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1256 (Armando Be, May 12, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1256 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 5/12/2020  
**Submission Date :** 5/12/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Armando  
**Last Name :** Be

**Stakeholder Comments/Issues :**

1256-71

I wish to express my opposition to the decision to continue the construction of this massive concrete and steel fiscal failure. This project faces fiscal crisis at every turn. While it does create jobs, it also sucks away a large amount of resources that we can use for other priorities in our community.

It is hard to pull the plug on such a massive project, but that is the right thing to do. Another alternative is to forgo the construction of the Bay Area Branch until a later future time when the project becomes NECESSARY AND AFFORDABLE.

Regards,  
Armando Benavides  
City of Morgan Hill/Santa Clara County Resident

Sent from my iPad

## Response to Submission 1256 (Armando Be, May 12, 2020)

### 1256-71

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.



## Submission 1565 (Andrew Bear, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1565 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Andrew  
**Last Name :** Bear

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1565-4011 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1565-4012 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1565-4013 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1565-4014 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1565-4015 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Andrew Bear  
 1396 Country Club Dr Ben Lomond, CA 95005-9319  
 1andrewbear@gmail.com

## Response to Submission 1565 (Andrew Bear, June 22, 2020)

### **1565-4011**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1565-4012**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1565-4013**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1565-4014**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1565-4015**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1563 (Rev. Charlotte Bear, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1563 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Rev.  
**Last Name :** Charlotte Bear

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1563-5802 | Coyote Valley is a beloved wilderness area and home to many indigenous species studied by students and protected by people in Santa Clara County. The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1563-5803 |
- 1563-5804 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1563-5805 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1563-5806 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Rev. Charlotte Bear  
 2003 Rosswood Dr San Jose, CA 95124-5423  
 bearcoastalgirl@gmail.com

## Response to Submission 1563 (Rev. Charlotte Bear, June 22, 2020)

### **1563-5802**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1563-5803**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1563-5804**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1563-5805**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1563-5806**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1951 (Joanne Beebe, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1951 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Joanne  
**Last Name :** Beebe

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1951-6085 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1951-6086 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1951-6087 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1951-6088 | The HSR option that would cause the least impact on south county residents, farmlands and wildlife would be to go down current transportation corridor down 101. I have been told this option adds 10 minutes to the trip into the bay area. This is small price to pay for all the benefits.  
 Additionally, the voters DID NOT approve this corridor. It approved the Altamont option !!!!
- Sincerely,  
 Joanne Beebe  
 13800 Harding Ave San Martin, CA 95046-9412  
 therapistjcb@yahoo.com



## Response to Submission 1951 (Joanne Beebe, June 22, 2020)

### 1951-6085

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### 1951-6086

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### 1951-6087

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### 1951-6088

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

## Submission 1437 (John Beebe, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1437 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/22/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** John  
**Last Name :** Beebe

**Stakeholder Comments/Issues :**

I do not believe HSR is a viable project for California. It was not affordable when proposed and will be impossible in the post covid 19 economy. When the citizens voted to support the HSR we were agreeing to a route through Altamont. The current proposals destroy south county life for citizens, farmlands and wildlife habitats.

Please do not waste anymore of taxpayers' money.

1437-3017

## Response to Submission 1437 (John Beebe, June 22, 2020)

### 1437-3017

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

## Submission 1601 (Russ Beebe, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1601 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Russ  
**Last Name :** Beebe

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1601-4171 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1601-4172 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1601-4173 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1601-4174 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1601-4175 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Russ Beebe  
 1220 Tasman Dr Sunnyvale, CA 94089-2440  
 winehiker@gmail.com

## Response to Submission 1601 (Russ Beebe, June 22, 2020)

### **1601-4171**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1601-4172**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1601-4173**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1601-4174**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1601-4175**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1509 (Julie Beer, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1509 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Julie  
**Last Name :** Beer

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1509-3791 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1509-3792 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1509-3793 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1509-3794 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1509-3795 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Julie Beer  
Palo Alto, CA 94306  
rutledgeve@yahoo.com

## Response to Submission 1509 (Julie Beer, June 22, 2020)

### **1509-3791**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1509-3792**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1509-3793**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1509-3794**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1509-3795**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1583 (Lee Beer, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1583 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Lee  
**Last Name :** Beer

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1583-4091 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1583-4092 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1583-4093 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1583-4094 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1583-4095 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Lee Beer  
 Fremont, CA 94555  
 leekbeer@gmail.com

## Response to Submission 1583 (Lee Beer, June 22, 2020)

### **1583-4091**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1583-4092**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1583-4093**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1583-4094**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1583-4095**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1503 (Michael Belli, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1503 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Michael  
**Last Name :** Belli

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1503-3761 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1503-3762 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1503-3763 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1503-3764 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1503-3765 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Michael Belli  
 South San Francisco, CA 94080  
 mjbelli15@hotmail.com



## Response to Submission 1503 (Michael Belli, June 22, 2020)

### **1503-3761**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1503-3762**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1503-3763**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1503-3764**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1503-3765**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1938 (Tori Bellum, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1938 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Tori  
**Last Name :** Bellum

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1938-5186 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1938-5187 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1938-5188 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1938-5189 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1938-5190 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Tori Bellum  
 1085 Polk Ave Sunnyvale, CA 94086-7441  
 rvbellum@comcast.net

## Response to Submission 1938 (Tori Bellum, June 22, 2020)

### **1938-5186**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1938-5187**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1938-5188**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1938-5189**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1938-5190**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1978 (Annie Belt, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1978 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Annie  
**Last Name :** Belt

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1978-5341 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1978-5342 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1978-5343 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1978-5344 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1978-5345 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Annie Belt  
 890 Pacific Ave San Jose, CA 95126-4822  
 annieb58@hotmail.com

## Response to Submission 1978 (Annie Belt, June 22, 2020)

### **1978-5341**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1978-5342**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1978-5343**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1978-5344**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1978-5345**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1761 (Jeanne Benioff, June 23, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1761 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Jeanne  
**Last Name :** Benioff

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1761-4496 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1761-4497 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1761-4498 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1761-4499 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1761-4500 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Jeanne Benioff  
 765 Upland Rd Redwood City, CA 94062-3042  
 jbenioff@comcast.net

## Response to Submission 1761 (Jeanne Benioff, June 23, 2020)

### **1761-4496**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1761-4497**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1761-4498**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1761-4499**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1761-4500**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1746 (Keely Berg, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1746 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Keely  
**Last Name :** Berg

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1746-4456 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1746-4457 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1746-4458 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1746-4459 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1746-4460 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
keely berg  
4913 New Ramsey Ct San Jose, CA 95136-2936  
Misskeely@gmail.com

## Response to Submission 1746 (Keely Berg, June 23, 2020)

### **1746-4456**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1746-4457**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1746-4458**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1746-4459**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1746-4460**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1537 (Eric Berggren, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1537 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Eric  
**Last Name :** Berggren

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1537-3896 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1537-3897 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1537-3898 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1537-3899 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1537-3900 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Eric Berggren  
 San Jose, CA 95128  
 eric\_berggren@sbcglobal.net



## Response to Submission 1537 (Eric Berggren, June 22, 2020)

### **1537-3896**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1537-3897**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1537-3898**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1537-3899**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1537-3900**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1932 (Steve Berman, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1932 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Steve  
**Last Name :** Berman

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1932-5171 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1932-5172 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1932-5173 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1932-5174 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1932-5175 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Steve Berman  
2424 Spaulding Ave Berkeley, CA 94703-1663  
berm0022@umn.edu

## Response to Submission 1932 (Steve Berman, June 22, 2020)

### 1932-5171

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1932-5172

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1932-5173

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1932-5174

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1932-5175

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2050 (Dar Bertsch, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #2050 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Dar  
**Last Name :** Bertsch

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2050-5621 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2050-5622 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2050-5623 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2050-5624 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2050-5625 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Dar Bertsch  
 134 Cayuga St Santa Cruz, CA 95062-3618  
 drdar@sbcglobal.net

## Response to Submission 2050 (Dar Bertsch, June 22, 2020)

### 2050-5621

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 2050-5622

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 2050-5623

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 2050-5624

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 2050-5625

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1614 (Mark Betti, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1614 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Mark  
**Last Name :** Betti

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1614-4221 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1614-4222 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1614-4223 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1614-4224 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1614-4225 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Mark Betti  
 3490 Coy Dr Sherman Oaks, CA 91423-4530  
 mark.betti@gmail.com

## Response to Submission 1614 (Mark Betti, June 22, 2020)

### **1614-4221**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1614-4222**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1614-4223**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1614-4224**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1614-4225**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1523 (Mark Bishop, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1523 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Mark  
**Last Name :** Bishop

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1523-3846 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1523-3847 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1523-3848 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1523-3849 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1523-3850 | reject the east-of-Gilroy station location.

Thank you for your thoughtful consideration of this important matter.

Sincerely,  
Mark Bishop  
228 N 6th St San Jose, CA 95112-5426  
marbis99@hotmail.com

## Response to Submission 1523 (Mark Bishop, June 22, 2020)

### **1523-3846**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1523-3847**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1523-3848**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1523-3849**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1523-3850**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1868 (Sue Bishop, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1868 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Sue  
**Last Name :** Bishop

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1868-4916 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1868-4917 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1868-4918 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1868-4919 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1868-4920 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Sue Bishop  
 2378 Branner Dr Menlo Park, CA 94025-6304  
 suebishop924@gmail.com



## Response to Submission 1868 (Sue Bishop, June 22, 2020)

### **1868-4916**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1868-4917**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1868-4918**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1868-4919**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1868-4920**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2004 (Kristen Blair, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2004 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Kristen  
**Last Name :** Blair

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2004-5451 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
2004-5452 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2004-5453 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2004-5454 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
2004-5455 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Kristen Blair  
322 Granville Ct San Jose, CA 95139-1422  
kpilner@stanford.edu

## Response to Submission 2004 (Kristen Blair, June 22, 2020)

### **2004-5451**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **2004-5452**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **2004-5453**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **2004-5454**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **2004-5455**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1518 (Patricia Blevins, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1518 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Patricia  
**Last Name :** Blevins

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

1518-5752

I was one of the residents who fought long and hard to get the City of San Jose to protect Coyote Valley. After a long fought battle the citizens prevailed. Protecting this beautiful watershed and wild life corridor is one of the most important environmental actions the City has taken. The High Speed Rail Authority DEIR fails to address the concerns citizen activists fought to get San Jose to address. A train carrying people cannot be more important then protecting the lives of wild life creatures and MUST be addressed for this project to continue.

1518-5753

The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.

1518-5754

1518-5755

The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.

1518-5756

The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and reject the east-of-Gilroy station location.

1518-5757

Sincerely,  
 Patricia Blevins  
 1248 Bryan Ave San Jose, CA 95118-1808  
 seaglass103@sbcglobal.net

## Response to Submission 1518 (Patricia Blevins, June 22, 2020)

### **1518-5752**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

comment noted.

### **1518-5753**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1518-5754**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1518-5755**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1518-5756**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1518-5757**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.



## Submission 1611 (MaryAnn Bomarito, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1611 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** MaryAnn  
**Last Name :** Bomarito

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1611-4206 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1611-4207 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1611-4208 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1611-4209 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1611-4210 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 MaryAnn Bomarito  
 Marina, CA 93933  
 italiangirlslikecars@yahoo.com

## Response to Submission 1611 (MaryAnn Bomarito, June 22, 2020)

### **1611-4206**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1611-4207**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1611-4208**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1611-4209**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1611-4210**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1575 (Tawni Bosomworth, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1575 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Tawni  
**Last Name :** Bosomworth

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1575-5813 | Quit destroying what little open space and wild life there are left..... PLEASE create better crossings for animals. Don't be a part of the problems that generations behind us will have to deal with.
- 1575-5814 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1575-5815 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1575-5816 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1575-5817 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1575-5818 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Tawni Bosomworth  
 17450 Blue Jay Dr Morgan Hill, CA 95037-6405  
 tawnibosomworth@gmail.com

## Response to Submission 1575 (Tawni Bosomworth, June 22, 2020)

### **1575-5813**

The comment is noted and does not indicate any specific concern regarding any of the conclusions in the Draft EIR/EIS.

### **1575-5814**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1575-5815**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1575-5816**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1575-5817**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1575-5818**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1881 (Kerry Boyd, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1881 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Kerry  
**Last Name :** Boyd

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

1881-6009 | I am a strong advocate of protecting wildlife which we have decimated this past century. I find it ridiculous that we NEVER see wildlife around us anymore as we have vanquished it to territory we don't want; but that line is reducing their area every day.

1881-6010 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.

1881-6012 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.

1881-6013 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
 1881-6014 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Kerry Boyd  
 356 King St Redwood City, CA 94062-2039  
 princesskerrycolleen@gmail.com



## Response to Submission 1881 (Kerry Boyd, June 22, 2020)

**1881-6009**

The comment is noted.

**1881-6010**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

**1881-6011**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

**1881-6012**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

**1881-6013**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

**1881-6014**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1828 (Roxanne Boyle, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1828 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Roxanne  
**Last Name :** Boyle

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1828-4751 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1828-4752 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1828-4753 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1828-4754 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1828-4755 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Roxanne Boyle  
 8355 Cave Creek Rd Redwood Valley, CA 95470-9598  
 roxysgarden@gmail.com

## Response to Submission 1828 (Roxanne Boyle, June 22, 2020)

### **1828-4751**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1828-4752**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1828-4753**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1828-4754**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1828-4755**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1860 (Jeff Brandon, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1860 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** Jeff  
**Last Name :** Brandon

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1860-4876 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1860-4877 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1860-4878 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1860-4879 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1860-4880 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Jeff Brandon  
 Half Moon Bay, CA 94019  
 jeff@jeffbrandon.com

## Response to Submission 1860 (Jeff Brandon, June 22, 2020)

### **1860-4876**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1860-4877**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1860-4878**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1860-4879**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1860-4880**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1516 (Susan Breitbard, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1516 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Susan  
**Last Name :** Breitbard

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1516-3826 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1516-3827 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1516-3828 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1516-3829 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1516-3830 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Susan Breitbard  
 765 Chimalus Dr Palo Alto, CA 94306-2712  
 susanbreitbard@earthlink.net

## Response to Submission 1516 (Susan Breitbard, June 22, 2020)

### **1516-3826**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1516-3827**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1516-3828**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1516-3829**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1516-3830**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1447 (Dave Brigantino, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1447 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/23/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Dave  
**Last Name :** Brigantino

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1447-3611 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1447-3612 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1447-3613 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1447-3614 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1447-3615 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Dave Brigantino  
 150 San Felipe Rd Hollister, CA 95023-3017  
 dave@sanbenitorealty.net

## Response to Submission 1447 (Dave Brigantino, June 23, 2020)

### **1447-3611**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1447-3612**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1447-3613**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1447-3614**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1447-3615**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1770 (Dixie Brigantino, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1770 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Dixie  
**Last Name :** Brigantino

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1770-4531 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1770-4532 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1770-4533 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1770-4534 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1770-4535 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Dixie Brigantino  
 2257 Union Rd Hollister, CA 95023-9608  
 dixiebrigantino@yahoo.com



## Response to Submission 1770 (Dixie Brigantino, June 23, 2020)

### 1770-4531

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1770-4532

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1770-4533

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1770-4534

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1770-4535

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1750 (yu brighting, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1750 DETAIL**

Status : Unread  
Record Date : 6/24/2020  
Submission Date : 6/23/2020  
Interest As : Individual  
First Name : yu  
Last Name : brighting

**Stakeholder Comments/Issues :**

To Whom it may concern,

1750-581

Good morning. I am a resident in the Compass community which is very close to US 101 through the Morgan Hill part. I read the draft report on 3.4.6 Environmental Consequences, it shows our area is in a severe impact area for noise and vibration. I am concerned strongly on:

\*NOISE:\* include all noise resulting from the project, especially train horn

\*VIBRATION\*: all vibration levels associated with high speed train pass by.

Currently, I am always woken up by the noise and vibration at night from the existing train. I can't imagine how big an impact the high speed train would pass by when the project is in use.

We support the positive part of the project, however it secretly impacted our home! We strongly hope that you are doing effective methods (besides the ways in your draft report, eg: building \*noise barrier walls) \* to avoid the severe impact in my home!

Thanks so much for help!

Regards  
Hasen

## Response to Submission 1750 (yu brighting, June 23, 2020)

### 1750-581

Alternatives 1 and 3 are the alternatives that would be near US 101. The portions of these alternatives near US 101 would not have any horn noise because the alignments would be grade separated in this area. Impact NV#2 describes the number of moderate and severe noise impacts on sensitive receptors by subsection. More detailed maps showing the location of moderate and severe noise impacts are included in new Appendix 3.4-C, Noise Impact Locations (located in Volume 2, Technical Appendices), in the Final EIR/EIS. Where there is a significant impact under CEQA, the Authority will apply NV-MM#3, which includes consideration of noise barriers and other measures.

## Submission 1543 (Jordan Briskin, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1543 DETAIL

**Status :** Completed  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Jordan  
**Last Name :** Briskin

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1543-5791 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) incorrectly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1543-5792 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1543-5793 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it will interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1543-5794 | The Authority must work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1543-5795 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Jordan Briskin  
 2850 Middlefield Rd Palo Alto, CA 94306-2512  
 jordan.briskin8@gmail.com

## Response to Submission 1543 (Jordan Briskin, June 22, 2020)

### **1543-5791**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1543-5792**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1543-5793**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1543-5794**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1543-5795**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.



## Submission 1524 (Daniel Brower, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1524 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Daniel  
**Last Name :** Brower

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1524-5758 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. It doesn't require the expertise of a wildlife biologist to determine significant impacts to wildlife habitat and wildlife movements would result from a project of this scale. The impacts will be harmful and must be fully mitigated.
- 1524-5759 | The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy. The station and maintenance yard should be infill development and not destroy or negatively impact existing agricultural land.
- 1524-5760 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail. If the wildlife crossings are not effective, then they are a waste of time and money. Hire some experts and re-design them.
- 1524-5761 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1524-5762 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Daniel Brower  
 36230 Pecan Ct Fremont, CA 94536-2658  
 pacuarecholo@yahoo.com

## Response to Submission 1524 (Daniel Brower, June 22, 2020)

### 1524-5758

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### 1524-5759

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### 1524-5760

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### 1524-5761

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### 1524-5762

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1845 (Cecilia Brown, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1845 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Cecilia  
**Last Name :** Brown

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1845-4821 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1845-4822 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1845-4823 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1845-4824 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1845-4825 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Cecilia Brown  
 Portland, OR 97214  
 cecilia.brown@att.net

## Response to Submission 1845 (Cecilia Brown, June 22, 2020)

### **1845-4821**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1845-4822**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1845-4823**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1845-4824**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1845-4825**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1591 (Tabitha Browning, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1591 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Tabitha  
**Last Name :** Browning

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1591-5819 | Your current plans for high speed rail are misguided and increasingly outdated. The negative effects of disrupting the environment and making it much more vulnerable to development far outweighs the meagre benefits of a "high speed" rail station at it's currently planned location, that most of the world and California understands will be DOA and technologically outdated by the time it's completed anyway just going off
- 1591-5820 | California's past track record of these things. If it must be built, at least take the proper steps to ensure it leaves as little impact as possible. Think for the FUTURE and for future generations, for too long adults have been thinking only of themselves and their current time. The wildlife of the Bay Area is already rapidly shrinking, so please dont contribute to our current dystopic conditions of soulless non-community oriented development raging thru Silicon Valley that wipes out human biodiversity as well as animal.
- 1591-5821 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1591-5822 |
- 1591-5823 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1591-5824 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1591-5825 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Tabitha Browning  
 Santa Clara, CA 95051  
 ikoikoande@gmail.com



## Response to Submission 1591 (Tabitha Browning, June 22, 2020)

### **1591-5819**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

### **1591-5820**

The comment is noted and does not indicate any specific concern regarding any of the conclusions in the Draft EIR/EIS.

### **1591-5821**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1591-5822**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1591-5823**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1591-5824**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1591-5825**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1836 (Steven Bruni, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1836 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Steven  
**Last Name :** Bruni

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1836-4786 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1836-4787 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1836-4788 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1836-4789 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1836-4790 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 steven bruni  
 San Jose, CA 95138  
 stevenbruni@sbcglobal.net

## Response to Submission 1836 (Steven Bruni, June 22, 2020)

### **1836-4786**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1836-4787**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1836-4788**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1836-4789**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1836-4790**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2057 (Janis buck, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2057 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Janis  
**Last Name :** buck

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2057-5656 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2057-5657 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2057-5658 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2057-5659 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2057-5660 | reject the east-of-Gilroy station location.

Please allow many crossings for wildlife. They are very important. Very. Make the crossings wide so wildlife can see thru so they will use thm.

Sincerely,  
 Janis buck  
 Sunnyvale, CA 94087  
 buckjan9@gmail.com

## Response to Submission 2057 (Janis buck, June 22, 2020)

### **2057-5656**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **2057-5657**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **2057-5658**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **2057-5659**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **2057-5660**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1600 (Lynn Buck, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1600 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Lynn  
**Last Name :** Buck

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1600-4166 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1600-4167 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1600-4168 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1600-4169 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1600-4170 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Lynn Buck  
 139 Park Watson Pl San Jose, CA 95136-2540  
 meadowlarkltb@sbcglobal.net

## Response to Submission 1600 (Lynn Buck, June 22, 2020)

### **1600-4166**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1600-4167**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1600-4168**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1600-4169**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1600-4170**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1612 (Paul Buckley, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1612 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Paul  
**Last Name :** Buckley

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1612-4211 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1612-4212 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1612-4213 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1612-4214 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1612-4215 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Paul Buckley  
 San Jose, CA 95126  
 pcbuckle@gmail.com

## Response to Submission 1612 (Paul Buckley, June 22, 2020)

### **1612-4211**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1612-4212**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1612-4213**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1612-4214**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1612-4215**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1788 (Janet Burchinal, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1788 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Janet  
**Last Name :** Burchinal

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1788-5958 | I am excited about the High Speed Rail coming to Northern California.
- 1788-5959 | However, I am hearing that the High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco
- 1788-5960 | Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1788-5961 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1788-5962 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1788-5963 | reject the east-of-Gilroy station location. Downtown Gilroy seems to make sense for a station.

Sincerely,  
Janet Burchinal  
San Jose, CA 95125  
sburchinal@yahoo.com



## Response to Submission 1788 (Janet Burchinal, June 23, 2020)

**1788-5958**

Comment noted. Thank you.

**1788-5959**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

**1788-5960**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

**1788-5961**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

**1788-5962**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

**1788-5963**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1592 (Corinne Bustos, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1592 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Corinne  
**Last Name :** Bustos

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1592-4131 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1592-4132 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1592-4133 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1592-4134 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1592-4135 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Corinne Bustos  
 1165 Pine St Pittsburg, CA 94565-2762  
 bustos.corinne@yahoo.com

## Response to Submission 1592 (Corinne Bustos, June 22, 2020)

### 1592-4131

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1592-4132

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1592-4133

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1592-4134

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1592-4135

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1980 (Judith Butts, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1980 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Judith  
**Last Name :** Butts

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1980-5351 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1980-5352 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1980-5353 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1980-5354 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1980-5355 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Judith Butts  
 1036 Sladky Ave Mountain View, CA 94040-3653  
 judith.butts@gmail.com

## Response to Submission 1980 (Judith Butts, June 22, 2020)

### 1980-5351

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1980-5352

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1980-5353

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1980-5354

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1980-5355

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1778 (Kristal Caidoy, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1778 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Kristal  
**Last Name :** Caidoy

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1778-5946 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1778-5947 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1778-5948 | I have seen wildlife cross under Hwy 101. If the HSR is at grade level there needs to be multiple overpasses for wildlife to cross over 152. Fragmentation is a huge issue in animal diversity
- 1778-5949 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1778-5950 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1778-5951 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Kristal Caidoy  
 7 Homme Way Milpitas, CA 95035-2757  
 kcaidoy@live.com

## Response to Submission 1778 (Kristal Caidoy, June 23, 2020)

### **1778-5946**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1778-5947**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1778-5948**

Comment noted. Please refer to Section 3.7.8, Mitigation Measures, of the Draft EIR/EIS for mitigation specifically related to wildlife crossings.

### **1778-5949**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1778-5950**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1778-5951**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1501 (Trish Caldwell, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1501 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Trish  
**Last Name :** Caldwell

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1501-3751 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1501-3752 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1501-3753 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1501-3754 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1501-3755 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Trish Caldwell  
 15850 Jackson Oaks Dr Morgan Hill, CA 95037-6825  
 trishcaldwell66@gmail.com

## Response to Submission 1501 (Trish Caldwell, June 22, 2020)

### **1501-3751**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1501-3752**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1501-3753**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1501-3754**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1501-3755**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1459 (Matthew Calzetta, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1459 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/23/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Matthew  
**Last Name :** Calzetta

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1459-3641 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1459-3642 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1459-3643 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1459-3644 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1459-3645 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Matthew Calzetta  
 1187 Viognier Way Gilroy, CA 95020-7116  
 rapanui820@gmail.com



## Response to Submission 1459 (Matthew Calzetta, June 23, 2020)

### **1459-3641**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1459-3642**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1459-3643**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1459-3644**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1459-3645**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1715 (linda cambareri, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1715 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** linda  
**Last Name :** cambareri

**Stakeholder Comments/Issues :**

- 1715-886 | It is time for this project to end. With the State government deficits because of Covid now is the time to put an end to this mismanaged old technology, over budget stupidity.  
 Lies over the years:  
 Going over Altamont Pass (that was shot down straight away)  
 Private money will invest (\$0 so far)  
 Not a Regular track with Diesel (notw they are talking diesel tracks!)  
 On budget (way over budget and unfunded)  
 The impact to South County for something that is not going to help with global warming (will take decades to counteract pollution from construction), the commute (not feasible to commute), or any quality of life here. What Covid has showed us is that the Tech companies can let their employees work from home. That solved the commute issue and helped with pollution. No need for this HSR!!!
- 1715-887 | What this project will do is: Destroy downtown Morgan Hill, jeopardize the Eagles, Owls and Hawks that live here, San Martin Wells will be polluted with construction runoff.  
  
 We have seen the destruction of so much in the Central Valley. We have seen the defeated faces of the residents and business owners that have lost everything because of HSR.
- 1715-888 | Time for this project to end!  
  
 You have no idea how many people are unaware that this project is even moving forward. You will see the how many more people will be against this project once you start construction down here.  
  
 Linda Cambareri  
 Californians Against High Speed Rail  
 408-316-0618

## Response to Submission 1715 (linda cambareri, June 23, 2020)

### **1715-886**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The HSR system in California will run entirely on electricity generated from renewable sources. The HSR trains would not run on diesel engines.

### **1715-887**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

### **1715-888**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

## Submission 1465 (Allan Campbell, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1465 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/23/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Allan  
**Last Name :** Campbell

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1465-3651 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1465-3652 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1465-3653 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1465-3654 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1465-3655 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Allan Campbell  
3162 Isadora Dr San Jose, CA 95132-1920  
soupuno@aol.com

## Response to Submission 1465 (Allan Campbell, June 23, 2020)

### 1465-3651

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1465-3652

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1465-3653

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1465-3654

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1465-3655

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1328 (Pat Campbell, May 30, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1328 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 5/30/2020  
**Submission Date :** 5/30/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Pat  
**Last Name :** Campbell

**Stakeholder Comments/Issues :**

- 1328-66 | Will the economic impact on the city be considered when it is effectively bisected by use of the HSR's Preferred Alternative Route 4 going at grade through the city of Morgan Hill?
- 1328-67 | At full build out, the number of trains per hour causing traffic to halt will undoubtedly affect residents to use and businesses to open in a downtown that is separated from the population.
- 1328-68 | The rail's purpose obviously doesn't serve the population of the area since it would not be economically feasible to use the train as regional transit option but the inherent cost is still taxing the regional populous indirectly.
- 1328-69 | Will any other alternative be considered?

## Response to Submission 1328 (Pat Campbell, May 30, 2020)

### 1328-66

Please refer to Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS for an analysis of the effects of the project alternatives on communities, residents, businesses, agricultural operations, community facilities, and the local economy. This section discloses the economic impacts of the project alternatives on changes in employment, changes in school district funding due to student relocations and reduced property tax revenues due to property acquisition, the agricultural economy, and changes to property tax and sales tax revenues. Economic impacts of the project alternatives are one of the many considerations in the evaluation of project alternatives. The Preferred Alternative would be constructed in an existing rail corridor through the City of Morgan Hill and would not divide the community into parts beyond the existing conditions; the only road closure is at Diane Avenue. Four-quadrant gates would be provided at existing at-grade crossings to maintain connectivity for the community on both sides of the alignment. Refer to Chapter 8, Preferred Alternative, of the Draft EIR/EIS for a discussion of how the Authority balanced various considerations related to the natural environment and community resources in the identification of Alternative 4 as the preferred alternative.

### 1328-67

The comment does not indicate any specific concern regarding any of the conclusions in the Draft EIR/EIS. Please refer to Impact TR#7 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the analysis of the project alternatives and effects of gate-down time on City of Gilroy transportation facilities. Impact SOCIO#3 in Section 3.12, Socioeconomics and Communities, discusses Disruption or Division of Established Communities. The CEQA conclusion for this impact is less than significant because ongoing project operations would not physically divide established communities or require construction of new government facilities. Additionally, project operations would take place within an existing transportation corridor or within sparsely populated areas, and access to neighborhoods and community and public facilities would be maintained.

### 1328-68

Please refer to Section 2.7, Ridership, of the Draft EIR/EIS for a detailed description of travel demand and ridership forecasts. Achieving projected ridership levels for the HSR system would depend on many factors, such as the price of gasoline and population growth. The HSR system described in this document has been designed to accommodate projected ridership expected over the coming decades. With stations in San Jose and Gilroy, the San Jose to Merced Project Section of the HSR system would serve the populations in those local communities as well as longer distance travelers originating or ending their trips from the Bay Area, the Central Valley and Southern California. As described in Chapter 1, Project Purpose, Need, and Objectives, of the Draft EIR/EIS, the pricing structure for HSR fares would be expected to be similar to typical airline fares, but fares would fluctuate based on a variable pricing strategy (Authority 2018a, as cited in Chapter 1 of the Draft EIR/EIS).

### 1328-69

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

The Authority has undergone extensive analysis to determine a range of alternatives to carry forward to detailed analysis in the Final EIR/EIS. Additional alternatives are not being added to the Final EIR/EIS for consideration.

## Submission 1427 (Pat Campbell, June 22, 2020)

<b>San Jose - Merced - RECORD #1427 DETAIL</b>		1427-2934
<b>Status :</b>	Unread	foregone conclusion and should be stopped before more damage is done to the public trust the HSRA was borne from.  Pat & Barbara Campbell Morgan Hill residents
<b>Record Date :</b>	6/22/2020	
<b>Submission Date :</b>	6/22/2020	
<b>Interest As :</b>	Business and/or Organization	
<b>First Name :</b>	Pat	
<b>Last Name :</b>	Campbell	
<b>Stakeholder Comments/Issues :</b>		
Public comment submission:		
1427-2930	<p>I'm a Morgan Hill resident. I voted for the original Bond to improve mass transit options in support of what I understood the goal to reduce vehicular traffic and provide greener, cost efficient alternatives for California.</p> <p>I'm familiar with the Business Plan and have attended 6-7 local meetings addressing a spectrum of noise / decibel produced by such trains envisioned, as well as, routing.</p> <p>Truly I'm shocked by teh HSRA proposal to adhere to the transit time goal from the original bond (affecting train speed requirement) OVER the public benefit or detriment, in this case. It's apparent all the public meetings were more to check a box in the HSRA's process allowing it to appear to serve the public and to allow it to appeal for more funding to actually complete the project in a meaningful way. It will take a huge budget to tunnel through Pacheco Pass &lt;<a href="https://en.wikipedia.org/wiki/Pacheco_Pass_Tunnel">https://en.wikipedia.org/wiki/Pacheco_Pass_Tunnel</a>&gt;. Budget which I'll actively work against because of the impact the rail project has brought across the northern California sections alone.</p> <p>In particular to my city - the favored routing of @ grade using UPRR right of way (or existing transit corridor) is indicative of the misguided HSRA approach at the expense of the public. The train traffic at full build out per the Business Plan would be devastating to Morgan Hill (and other communities along the routing proposed). The alternative of using a median above Highway 101 has been dismissed because of the engineering challenges and the loss of the transit time goals because of lower train speed.....</p> <p>The number of trains projected and the high cost for passage from Gilroy to SF eliminates the public benefit promised in the original Bond we voted for. Surface traffic, particularly commuter traffic in the Bay Area won't realize any benefit. I would have never voted for what amounts to a useless public outcome.</p>	
1427-2931		
1427-2932		
1427-2933	<p>The Project will undoubtedly face delays for so many years from budget and legal challenges that will retard any progress and further drain HSRA's budget, resources and public support.</p> <p>The studies completed and the proposed project seem to have drawn their own</p>	

## Response to Submission 1427 (Pat Campbell, June 22, 2020)

### **1427-2930**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project, SJM-Response-OUT-1: Public Outreach.

### **1427-2931**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

Please also refer to Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS, which describes the impacts of each alternative on traffic in the cities along the alignment and identifies mitigation measures to avoid or reduce significant impacts identified in the Draft EIR/EIS.

### **1427-2932**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations, SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment discusses the alternative of using a median above US 101. Please also refer to Section 1.2.4.6, Public Benefits of the High-Speed Rail System to the Region, for a summary of the benefits of HSR.

### **1427-2933**

Comment noted. Thank you.

### **1427-2934**

Comment noted. Thank you.

## Submission 2055 (June Cancell, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #2055 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** June  
**Last Name :** Cancell

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2055-5646 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2055-5647 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2055-5648 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2055-5649 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2055-5650 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 June Cancell  
 817 Partridge Ave Apt 21 Menlo Park, CA 94025-5250  
 june.c@sbcglobal.net



## Response to Submission 2055 (June Cancell, June 22, 2020)

### 2055-5646

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 2055-5647

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 2055-5648

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 2055-5649

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 2055-5650

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1982 (A. Cardott, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1982 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** A.  
**Last Name :** Cardott

**Stakeholder Comments/Issues :**

From: A. Cardott <acardott@gmail.com>

Sent: Monday, June 22, 2020 8:53 AM

To: HSR boardmembers@HSR <boardmembers@hsr.ca.gov>; HSR legislation@HSR

<legislation@hsr.ca.gov>; HSR Northern California@HSR <northern.california@hsr.ca.gov>; HSR info@HSR

<info@hsr.ca.gov>

Subject: URGENT public comment on Gilroy section of highspeed rail

CAUTION: This email originated from outside of the organization. Do not click links or open attachments unless you recognize the sender and know the content is safe.

1982-3223

Hello fellow Californians,

Please accept this as my public comment on the proposal for the Gilroy piece of the proposed high speed rail line. Writing on a tip from Green Foothills pointing out that there isn't a plan to protect wildlife out in San Ysidro, aka "east of Gilroy." I URGE YOU to take the obvious correct decision and run the line through Gilroy for the following reasons:

1982-3224

1. Yes the wildlife that live in the Diablos have a hard enough time with 152 without dealing with a new rail line not to mention the suburban sprawl (that locals never wanted and hate) that would come with the rail line there
2. Yes San Ysidro is some of the best farmland in the world. People drive from all over the bay area to Lazy K Ranch, for one tiny example, to pick cherries every June. Building transit suburbs out there is part of a good old boy plan to wipe out affordable land in Santa Clara County, whether or not the developers involved are smart enough to realize it.

1982-3225

2b. Anyone who's from here can tell you that it seriously floods out in San Ysidro every couple years. Duh!

1982-3226

3. It makes absolutely no sense from a TRANSPORTATION point of view to locate the rail line east of Gilroy Foods, requiring travelers to get some future connection to 101 or Caltrain from the station. Gilroy has the space for such a rail project, and the city needs to revitalize its downtown (I admit, never was much) around the distinction of being a rail stop, not further drain itself down into gridlock, poverty, lack of education and crime that we've been dealing with since the freeway bypasses began years ago.

1982-3227

I get it, some good old boys want to make money. But I would hope that this quarantine we're stuck in would teach yall what we already refused to recognize for the last 150 years, which is that some guys making money sucks. PLEASE take a local's 35 years of experience to heart and consider your choice of route carefully. Our children will either say "finally someone was thinking" or "what were they thinking??"

Yours in californianness,

ac

## Response to Submission 1982 (A. Cardott, June 22, 2020)

### **1982-3223**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3, SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

### **1982-3224**

The comment states that the RSA contains high-quality farmland.

In addition, the comment states that the project would result in the creation of transit suburbs in Santa Clara County, resulting in raised land prices. Please refer to Section 3.18, Regional Growth, of the Draft EIR/EIS, which addresses growth inducement as a result of project implementation. That discussion explains that the project would result in a small increase in unplanned growth, but the Authority cannot predict where that growth would occur in the region. No matter whether it is planned or unplanned growth, all future development would be developed consistent with adopted local government general plans and zoning ordinances. If those adopted plans protect outlying farmland, then suburban expansion would be limited.

Further, as discussed in Chapter 8 in the Draft EIR/EIS, the Authority has selected Alternative 4 as the preferred alternative. This alternative extends through downtown Gilroy within an existing railway right-of-way. Alternative 4 was selected as the Preferred Alternative in part because it does minimize impacts on agricultural lands, community impacts, natural resources, and land use patterns.

### **1982-3225**

The comment is anecdotal and relates to flooding in San Ysidro. The comment is noted and does not indicate any specific concern regarding any of the conclusions in the Draft EIR/EIS. The Authority address impacts related to flooding in Section 3.8, Hydrology and Water Resources.

### **1982-3226**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment's opposition to Alternative 3 is noted.

### **1982-3227**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment concerns selection of the alternative. Please refer to Section 1.2.4.6, Public Benefits of the High-Speed Rail System to the Region, for a summary of some of the benefits of HSR.

## Submission 1887 (Thomas Carlino, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1887 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Thomas  
**Last Name :** Carlino

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1887-4981 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1887-4982 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1887-4983 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1887-4984 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1887-4985 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Thomas Carlino  
 549 Quail Bush Ct San Jose, CA 95117-4202  
 pcv@axomoxa.com

## Response to Submission 1887 (Thomas Carlino, June 22, 2020)

### **1887-4981**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1887-4982**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1887-4983**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1887-4984**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1887-4985**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1996 (Juan Carlos Araujo, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1996 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** Juan  
**Last Name :** Carlos Araujo

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1996-5421 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1996-5422 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1996-5423 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1996-5424 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1996-5425 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Juan Carlos Araujo  
 536 N 7TH STRWET San Jose, CA 95112  
 empiresevenstudios@gmail.com

## Response to Submission 1996 (Juan Carlos Araujo, June 22, 2020)

### 1996-5421

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1996-5422

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1996-5423

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1996-5424

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1996-5425

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1493 (Sharon Carlson, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1493 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Sharon  
**Last Name :** Carlson

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1493-3716 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1493-3717 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1493-3718 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1493-3719 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1493-3720 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Sharon Carlson  
 618 W Parr Ave Los Gatos, CA 95032-1523  
 shamark1@comcast.net

## Response to Submission 1493 (Sharon Carlson, June 22, 2020)

### **1493-3716**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1493-3717**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1493-3718**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1493-3719**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1493-3720**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1345 (Steven Carney, June 1, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1345 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 6/1/2020  
**Submission Date :** 6/1/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Steven  
**Last Name :** Carney

**Stakeholder Comments/Issues :**

1345-56

This s a ridiculously expensive project with nothing but vague speculation regarding the number of people who would actually use it. There is nothing in the supplied documentation that even remotely justifies this project and it needs to be abandoned.



## Response to Submission 1345 (Steven Carney, June 1, 2020)

### 1345-56

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

## Submission 1928 (Brian Carr, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1928 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** Brian  
**Last Name :** Carr

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1928-6047 | I have been an advocate for protecting Coyote Valley for a decade and am very familiar with the values of this unique area. The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area.
- 1928-6048 | The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1928-6049 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1928-6050 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1928-6051 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Brian Carr  
 5482 Blossom Tree Ln San Jose, CA 95124-6033  
 bc899899@comcast.net

## Response to Submission 1928 (Brian Carr, June 22, 2020)

### **1928-6047**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1928-6048**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1928-6049**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1928-6050**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1928-6051**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1863 (Janice Carr, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1863 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Janice  
**Last Name :** Carr

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1863-4891 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1863-4892 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1863-4893 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1863-4894 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1863-4895 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Janice Carr  
 24285 Summerhill Ave Los Altos, CA 94024-5230  
 janicecarr@post.harvard.edu

## Response to Submission 1863 (Janice Carr, June 22, 2020)

### **1863-4891**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1863-4892**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1863-4893**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1863-4894**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1863-4895**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1943 (Larry Carr, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1943 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Larry  
**Last Name :** Carr

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1943-5206 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1943-5207 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1943-5208 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1943-5209 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1943-5210 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Larry Carr  
 154 Triggs Ln Morgan Hill, CA 95037-8026  
 larry.carr@charter.net

## Response to Submission 1943 (Larry Carr, June 22, 2020)

### **1943-5206**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1943-5207**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1943-5208**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1943-5209**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1943-5210**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1815 (Gary Caviglia, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1815 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Gary  
**Last Name :** Caviglia

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1815-4696 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1815-4697 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1815-4698 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1815-4699 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1815-4700 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Gary Caviglia  
 PO Box 1954 Morgan Hill, CA 95038-1954  
 glcaviglia@yahoo.com

## Response to Submission 1815 (Gary Caviglia, June 23, 2020)

### **1815-4696**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1815-4697**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1815-4698**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1815-4699**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1815-4700**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1555 (Christi Cerna, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1555 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Christi  
**Last Name :** Cerna

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1555-3971 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1555-3972 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
1555-3972 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
1555-3972 | station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1555-3973 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
1555-3973 | work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
1555-3973 | running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
1555-3973 | the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
1555-3973 | too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1555-3974 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1555-3975 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Christi Cerna  
5252 Great Oaks Dr San Jose, CA 95111-2819  
mniimee@att.net



## Response to Submission 1555 (Christi Cerna, June 22, 2020)

### 1555-3971

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1555-3972

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1555-3973

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1555-3974

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1555-3975

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1673 (Judy Chamberlin, June 24, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1673 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Judy  
**Last Name :** Chamberlin

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

1673-1326

I am very concerned about Coyote Valley. I am writing today to ask you to review your design of wildlife corridors in Coyote Valley and Pacheco Pass and to consider carefully the placement of the Gilroy station.

1673-1327

I live in south San Jose and have worked with groups to protect Coyote Valley. We are very proud that recently a section of northern Coyote Valley has been conserved for wildlife habitat and agricultural use. I support the high speed train--but we must honor the rich environment of the Coyote Valley. In particular, I am concerned about the railroad fencing and a wildlife bridge which might be stopped. Please consider the opinions of local expert agencies to design a rail system that works in harmony with the environment and agriculture. Please protect the County's Agricultural Resource Area by not using it for a maintenance facility or train station.

1673-1328

PLEASE RECONSIDER YOUR DESIGN OF WILDLIFE CORRIDORS IN COYOTE VALLEY AND CONSIDER CAREFULLY THE PLACEMENT OF THE GILROY STATION. HONOR THE COYOTE VALLEY AND THE HARMONY OF NATURE.

Sincerely,

Judy Chamberlin

1117 Olive Branch Ln San Jose, CA 95120-5411

judyham@aol.com

## Response to Submission 1673 (Judy Chamberlin, June 24, 2020)

### **1673-1326**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3, SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1673-1327**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3, SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass, SJM-Response-OUT-2: Consultation with Local Agencies and Consistency with Local Regulations.

All four alternatives have impacts to Important Farmland. As shown in Table 8-1, Community and Environmental Factors by Alternative in Chapter 8, Preferred Alternative, Alternative 4 has the least number of acres of permanent conversion of Important Farmland.

### **1673-1328**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

## Submission 1762 (S. Chapek, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1762 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** S.  
**Last Name :** Chapek

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1762-4501 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1762-4502 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1762-4503 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1762-4504 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1762-4505 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
S. Chapek  
845 Euclid Ave Apt 4 San Francisco, CA 94118-2520  
scc317@earthlink.net

## Response to Submission 1762 (S. Chapek, June 23, 2020)

### **1762-4501**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1762-4502**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1762-4503**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1762-4504**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1762-4505**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1440 (Kong-Chen Chen, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1440 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/22/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Kong-Chen  
**Last Name :** Chen

**Stakeholder Comments/Issues :**

1440-253

Downtown Gilroy station should be chosen by California HSR for easy connections to the existing transportation system, including Caltrain, Amtrak, and VTA local bus. The Gilroy downtown station is at the center of the City of Gilroy and can be conveniently accessed by most residents and business people for commute use. A HSR station in the east site of Gilroy has no direct connection to other trains/rails and will become extremely inconvenient for commuters. The selection of the east side station would make the same mistake as some high speed rail stations in Asia that few people would feel inconvenient to ride to result in a low ridership. Thanks.

## Response to Submission 1440 (Kong-Chen Chen, June 22, 2020)

### 1440-253

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

The comment supports a downtown Gilroy station.

## Submission 1866 (carol cherico, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1866 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** carol  
**Last Name :** cherico

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1866-4906 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1866-4907 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1866-4908 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1866-4909 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1866-4910 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 carol cherico  
 278 Monticello Ave San Jose, CA 95125-1435  
 carolm0812c@aol.com

## Response to Submission 1866 (carol cherico, June 22, 2020)

### **1866-4906**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1866-4907**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1866-4908**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1866-4909**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1866-4910**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1355 (Gregg and Stephanie Chisolm, June 7, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1355 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 6/7/2020  
**Submission Date :** 6/7/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Gregg and Stephanie  
**Last Name :** Chisolm

**Stakeholder Comments/Issues :**

1355-141

My wife and I voted in favor of this project long ago, but after so many years the costs have become way beyond the initial proposal. With all of the needs of our country and society, the money proposed to spent on HSR could better be used in so many ways. All projects have a cost/benefit ratio and we always see these as a fixed amount of capital. On top of all these other concerns, the environmental impact and disruption of lives is too great. We don't feel there will be a huge use of this system by the average person. In a perfect world it would be a nice add on, but it's way too expensive. Dust blowing and noise pollution are a huge concern. We do not favor this plan and don't wish to finance it for ourselves and future generations. We want it to stop

Thank you,  
Gregg and Stephanie Chisolm



## Response to Submission 1355 (Gregg and Stephanie Chisolm, June 7, 2020)

### 1355-141

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

## Submission 1558 (Dirk Chubbic, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1558 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Dirk  
**Last Name :** Chubbic

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1558-5796 | I don't want high speed rail at all, but if it is to be built, please send the money to elevate it so wildlife will be minimally impacted. Keep rail out of wildlife's way, rather than merely leaving a few crossings for wildlife.
- 1558-5797 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1558-5798 |
- 1558-5799 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1558-5800 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1558-5801 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Dirk Chubbic  
922 Curtner Ave San Jose, CA 95125-2707  
flightymind@gmail.com

## Response to Submission 1558 (Dirk Chubbic, June 22, 2020)

### **1558-5796**

Please refer to Section 3.7.7.7, Wildlife Movement, of the Draft EIR/EIS for this information. The analysis that has been conducted is sufficient, and additional studies are not warranted.

### **1558-5797**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1558-5798**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1558-5799**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1558-5800**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1558-5801**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1830 (Lori Chun, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1830 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Lori  
**Last Name :** Chun

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1830-4761 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1830-4762 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1830-4763 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1830-4764 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1830-4765 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Lori Chun  
 Burlingame, CA 94010  
 melehale@gmail.com

## Response to Submission 1830 (Lori Chun, June 22, 2020)

### **1830-4761**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1830-4762**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1830-4763**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1830-4764**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1830-4765**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1497 (Esther Ciprian, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1497 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Esther  
**Last Name :** Ciprian

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1497-3736 | The High-Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1497-3737 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1497-3738 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1497-3739 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1497-3740 | reject the east-of-Gilroy station location.

I used to live in Santa Clara Co. Beautiful land and animals. You know, saving Coyotes is critical to the beauty of the land. Keeping the animals' habitat is the necessity currently at hand. Esther Ciprian

Sincerely,  
 Esther Ciprian  
 1136 Iowa Ave Los Banos, CA 93635-3909  
 pazesmio@gmail.com

## Response to Submission 1497 (Esther Ciprian, June 22, 2020)

### **1497-3736**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1497-3737**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1497-3738**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1497-3739**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1497-3740**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1682 (Bob Clark, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1682 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Bob  
**Last Name :** Clark

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

1682-5891 | The Coyote Valley region of the southern bay area is an increasingly rare and at risk ecological resource. In recent years, there has been an increasing amount of research and surveying of wildlife populations and movement patterns that identifies this as a critical habitat that needs enhancement, and not further degradation.

I would like to second the statements from the Green Foothills organization:

1682-5892 | "

1682-5893 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.

1682-5894 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.

"

1682-5895 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and

1682-5896 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Bob Clark  
 San Jose, CA 95127  
 bclarkca@sbcglobal.net

## Response to Submission 1682 (Bob Clark, June 23, 2020)

### **1682-5891**

The comment is noted and does not indicate any specific concern regarding any of the conclusions in the Draft EIR/EIS.

### **1682-5892**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1682-5893**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1682-5894**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1682-5895**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1682-5896**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1218 (Chuck Clark, April 27, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1218 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 4/27/2020  
**Affiliation Type :** Individual  
**Submission Date :** 4/27/2020  
**Interest As :** Individual  
**Submission Method :** Project Email  
**First Name :** Chuck  
**Last Name :** Clark  
**Business/Organization :**  
**EIR/EIS Comment :** Yes

Good luck with the project, which I support.

Sincerely,

Chuck Clark

408-569-9593

**Stakeholder Comments/Issues :**

I am a resident of Morgan Hill, CA since 1999. My comments are as follows:

1218-10

1. I think the HSR would be wise to schedule an open house/meeting in Morgan Hill. Gilroy's issues (especially site for the HSR station) will likely dominate the open house in Gilroy, and Morgan Hill has some very vocal people (more so on social media- generally they are civil in meetings) and the route through Morgan Hill will be controversial. Morgan Hill will be significantly impacted and an investment in PR in Morgan Hill will be crucial and hopefully pay dividends.

1218-11

2. Being able to take an electrified Caltrain train from Morgan Hill to the Gilroy HSR station and having the ability to do an in-station switch to an HSR train to LA/San Diego would be seen by myself and many others as a major benefit, so making sure that the final concept allows for that will be wise, as having to take a bus from one Gilroy (Caltrain) station to another Gilroy (HSR) station would lessen the support, I believe, from Morgan Hill residents.

1218-12

3. In Morgan Hill safety and eyesore avoidance will be all-important to residents. HSR fencing and landscaping throughout the Morgan Hill routing should be designed to be as congruent as possible with the existing Morgan Hill norms and city planning standards.



## Response to Submission 1218 (Chuck Clark, April 27, 2020)

### **1218-10**

Unfortunately, due to public health and safety requirements concerning the coronavirus, in-person open houses were not possible. Instead, the community open houses for the Draft EIR/EIS were all held as virtual meetings. Community open houses were held virtually on May 11, May 14, and May 18, 2020 and the virtual public hearing was held on May 27, 2020. The Notice of Availability of the Draft EIR/EIS included a COVID-19 update informing the public that meetings were likely to be held virtually due to public health and safety requirements concerning the coronavirus. Morgan Hill residents were welcome to join any of the three virtual open houses as well as the public hearing.

### **1218-11**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

Comment noted.

### **1218-12**

Please refer to mitigation measure AVQ-MM#3, which requires the incorporation of design criteria for non-station structures, such as fencing, retaining walls, and overcrossings, that can adapt to consider the local context. The measure AVQ-MM#3 specifically requires the design/build contractor to prepare and submit to the Authority a technical memorandum that describes how theyit coordinated with local jurisdictions on the design of the non-station structures so that they fit in with the existing visual context of the areas near them (please refer to page 3.16-156 of the Draft EIR/EIS).

## Submission 1487 (Sam Cole, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1487 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Sam  
**Last Name :** Cole

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1487-3696 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1487-3697 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1487-3698 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1487-3699 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1487-3700 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Sam Cole  
 18430 Serra Avenida Morgan Hill, CA 95037-2940  
 mrssamanthacole@gmail.com

## Response to Submission 1487 (Sam Cole, June 22, 2020)

### **1487-3696**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1487-3697**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1487-3698**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1487-3699**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1487-3700**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1602 (Woody Collins, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1602 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Woody  
**Last Name :** Collins

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1602-4176 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1602-4177 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1602-4178 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1602-4179 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1602-4180 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Woody Collins  
San Jose, CA 95119  
woodycollins@yahoo.com

## Response to Submission 1602 (Woody Collins, June 22, 2020)

### **1602-4176**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1602-4177**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1602-4178**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1602-4179**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1602-4180**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1923 (Camilla Comanich, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1923 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** Camilla  
**Last Name :** Comanich

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1923-5141 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1923-5142 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1923-5143 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1923-5144 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1923-5145 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Camilla Comanich  
 817 Arlington Ave Berkeley, CA 94707-1926  
 glykes@comptonfilms.com

## Response to Submission 1923 (Camilla Comanich, June 22, 2020)

### **1923-5141**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1923-5142**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1923-5143**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1923-5144**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1923-5145**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2038 (Elizabeth Congo, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2038 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Elizabeth  
**Last Name :** Congo

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2038-5576 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2038-5577 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2038-5578 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2038-5579 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2038-5580 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Elizabeth Congo  
 409 San Bernabe Dr Monterey, CA 93940-6126  
 elizcongo@gmail.com

## Response to Submission 2038 (Elizabeth Congo, June 22, 2020)

### **2038-5576**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **2038-5577**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **2038-5578**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **2038-5579**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **2038-5580**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2060 (Thomas Conrad, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2060 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Thomas  
**Last Name :** Conrad

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2060-5666 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2060-5667 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2060-5668 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2060-5669 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2060-5670 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Thomas Conrad  
16135 Hill Rd Morgan Hill, CA 95037-9502  
conrad@garlic.com



## Response to Submission 2060 (Thomas Conrad, June 22, 2020)

### **2060-5666**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **2060-5667**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **2060-5668**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **2060-5669**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **2060-5670**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1642 (Kate Cooper, June 24, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1642 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Kate  
**Last Name :** Cooper

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1642-4271 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1642-4272 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1642-4273 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1642-4274 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1642-4275 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Kate Cooper  
 Davis, CA 95616  
 klcooper8@gmail.com

## Response to Submission 1642 (Kate Cooper, June 24, 2020)

### **1642-4271**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1642-4272**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1642-4273**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1642-4274**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1642-4275**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1641 (Sus Cooper, June 24, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1641 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Sus  
**Last Name :** Cooper

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1641-4266 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1641-4267 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1641-4268 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1641-4269 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1641-4270 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Sus Cooper  
 Moraga, CA 94556  
 coopegates@yahoo.com

## Response to Submission 1641 (Sus Cooper, June 24, 2020)

### **1641-4266**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1641-4267**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1641-4268**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1641-4269**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1641-4270**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1371 (Steve and Marcia Corcoran, May 27, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1371 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 6/15/2020  
**Submission Date :** 5/27/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Steve and Marcia  
**Last Name :** Corcoran

**Stakeholder Comments/Issues :**

MS. CORCORAN: Yes. Steve Corcoran, S-T-E-V-E C-O-R-C-O-R-A-N. And this is wife, Marcia, M-A-R-C-I-A.

1371-187

We own property in the Willow Glenn/Gardner area. And we've been watching the documents and waiting to see what's going to happen. We understand that the preferred alternative now is Alternative 4. And our property is property is adjacent to the railroad, the current railroad line.

And so we're interested in getting on record that we would like to have the High-Speed Rail Authority notify those properties that are, potentially, being considered being acquired for this alternative because we need to be able to make plans. And we don't know what options we can even consider because we don't know the timeline and we haven't gotten any information. We've inquired directly to Sacramento, to the High-Speed Rail Authority, about our particular property.

And we also have neighbors who have said that their properties, they have heard by talking to a senator or someone else, that their property is going to be acquired.

And we'd also like to know if properties are acquired due to this alternative, then how is that going to happen? How is that going to take place? Are we going to be offered market value? You know, what's going to happen?

So if you could relay that information, we would appreciate it.

## Response to Submission 1371 (Steve and Marcia Corcoran, May 27, 2020)

### 1371-187

The comment noted the project timeline is not known. Please refer to Section S.13.1, High-Speed Rail Authority Decision-Making, and Table S-9 in the Summary of the Final EIR/EIS for this information. After completion of the environmental process, the Authority will consider whether to certify the Final EIR/EIS for compliance with CEQA. If the Authority certifies the Final EIR/EIS, it can consider approving one of the four alternatives and making related CEQA decisions (i.e., findings, mitigation plan, and potential statement of overriding considerations). Publication of the Final EIR/EIS is scheduled for late 2021, and publication of the Record of Decision is scheduled for 30 days after filing the Notice of Availability with the Federal Register. The comment noted that the process for acquisition of private property is not known. Section 3.12, Socioeconomics and Communities, as well as the Draft Relocation Impact Report provide information regarding displacements and acquisitions. Refer to Appendix A of the Draft Relocation Impact Report for more information regarding the Authority's relocation assistance programs. These programs address the rights and benefits of individuals displaced from residences and mobile homes, as well as businesses, farms, and nonprofit organizations. Specific consultations and arrangements between the Authority and individual property owners would occur once the project design is finalized.

## Submission 2084 (Steven Corcoran, May 27, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2084 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 5/27/2020  
**Submission Date :** 5/27/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Steven  
**Last Name :** Corcoran

**Stakeholder Comments/Issues :**

2084-6183

I am a property owner of 745 and 747 Illinois Avenue, San Jose, CA 95125. I notice that the current preferred alternative is option 4 which says it will impact the Willow Glenn/Gardner area where I am located. The property line is alongside the railroad tracks. How will my property be affected by alternative 4? Will you please email me with specific information, so that I may plan for the future. Thank you for your consideration.

## Response to Submission 2084 (Steven Corcoran, May 27, 2020)

### 2084-6183

Please refer to Appendix 3.1-A, Parcels within the HSR Project Footprint, and Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, to find your particular address.

Based on the preliminary design, these two residential properties are not expected to be displaced under any of the four alternatives. Project effects associated with construction noise and vibration, temporary construction-related aesthetics and visual quality, public utilities and energy, and hazardous materials and waste were determined to have adverse effects on populations that are addressed through mitigation. The Authority will continue to engage jurisdictions and stakeholders throughout the design, construction, and operation of the project.

## Submission 1613 (Nicole Corleone, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1613 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Nicole  
**Last Name :** Corleone

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1613-4216 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1613-4217 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1613-4218 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1613-4219 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1613-4220 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Nicole Corleone  
 Los Angeles, CA 95131  
 h-e-r-o-e-s@hotmail.it



## Response to Submission 1613 (Nicole Corleone, June 22, 2020)

### **1613-4216**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1613-4217**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1613-4218**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1613-4219**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1613-4220**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1235 (Zachary Corriea, N/A, April 30, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1235 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 4/30/2020  
**Affiliation Type :** Individual  
**Submission Date :** 4/30/2020  
**Interest As :** Individual  
**Submission Method :** Website  
**First Name :** Zachary  
**Last Name :** Corriea  
**Business/Organization :** N/A  
**EIR/EIS Comment :** Yes

**Stakeholder Comments/Issues :**

1235-40

I strongly oppose the use of at-grade railway crossings for the San Jose to Merced section. At-grade crossings pose greater, long-term costs on localities due to emergency responses resulting from rail-related accidents. Above-grade crossings make railway crossings safer and more affordable long-term and provide opportunities for cities to invest in traffic and pedestrian improvements as well as beautification projects. While down payments might be daunting, the long-term payoffs will make the South Bay a more livable community.

## Response to Submission 1235 (Zachary Corriea, N/A, April 30, 2020)

### 1235-40

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations,  
SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

Comment acknowledged.

## Submission 1708 (Cheyanne Cortez, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1708 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Cheyanne  
**Last Name :** Cortez

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1708-4386 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1708-4387 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1708-4388 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1708-4389 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1708-4390 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Cheyanne Cortez  
 2235 Brega Ct Morgan Hill, CA 95037-3851  
 cheyanne.cortez@gmail.com

## Response to Submission 1708 (Cheyanne Cortez, June 23, 2020)

### **1708-4386**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1708-4387**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1708-4388**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1708-4389**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1708-4390**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 2052 (nick cortez, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #2052 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** nick  
**Last Name :** cortez

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2052-5631 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2052-5632 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2052-5633 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2052-5634 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2052-5635 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 nick cortez  
 3597 S Bascom Ave Apt 45 Campbell, CA 95008-7053  
 nclscrtz@yahoo.com

## Response to Submission 2052 (nick cortez, June 22, 2020)

### 2052-5631

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 2052-5632

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 2052-5633

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 2052-5634

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 2052-5635

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1372 (Cemil Coskun, May 27, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1372 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 6/15/2020  
**Submission Date :** 5/27/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Cemil  
**Last Name :** Coskun

**Stakeholder Comments/Issues :**

MR. COSKUN: Hello, my name is Cemil Coskun, C-E-M-I-L C-O-S-K-U-N. I'm not with any organization.

So today I'd like to talk about the San Jose to Merced part of this high-speed rail project.

1372-158

So I -- as far as I understand, high-speed trains are currently exist in use in many countries such as Japan, Germany, Korea, and China. And this countries -- some of these countries are effectively using this high-speed trains, moving constantly or updating their existing high-speed trains to the magnetic trains like maglev.

So I see that this project is, the Phase 1 of this project expected to be completed in 2029 and the Phase 2 of this project is expected to be completed in 2040. So the high-speed train technology is relatively new and still evolving the area. So it is highly likely to find new technologies in the recent future. So that might change existing high-speed technologies.

Therefore, so the Alternative 4 that complete is the preferred alternative is using the existing railroad so that it will be very limited to adopt these new technologies because that this railroad will be shared with the Caltrain. So that any changes to the railroad must have despite (indiscernible) of the bulk Caltrain and the high-speed train. So that this will be cause significant delays in some cases makes it impossible to adapt to this new technologies because it may not be suitable to use with Caltrain.

So that will affect conflict for Alternative 4 will not be the best choice for the overall status of this project. And this may lead to another (indiscernible) high-speed project in like 20 to 40 years because Alternative 4 might not be suitable to meet the climate of these new technologies.

Thank you so much.

## Response to Submission 1372 (Cemil Coskun, May 27, 2020)

### 1372-158

The comment noted that Alternative 4 would not be able to adapt to new HSR technologies. Please refer to Section 2.4, HSR System Infrastructure, of the Draft EIR/EIS for information about using state-of-the-art facilities.

## Submission 2031 (Sue Cossins, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2031 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Sue  
**Last Name :** Cossins

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2031-5546 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2031-5547 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2031-5548 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2031-5549 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2031-5550 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Sue Cossins  
459 Marin Dr Burlingame, CA 94010-2724  
susancossins@gmail.com



## Response to Submission 2031 (Sue Cossins, June 22, 2020)

### **2031-5546**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **2031-5547**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **2031-5548**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **2031-5549**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **2031-5550**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1960 (Andrew Cote, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1960 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Andrew  
**Last Name :** Cote

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1960-5271 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1960-5272 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1960-5273 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1960-5274 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1960-5275 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Andrew Cote  
 166 Coleridge Ave Palo Alto, CA 94301-3519  
 andrew.cote@comcast.net

## Response to Submission 1960 (Andrew Cote, June 22, 2020)

### **1960-5271**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1960-5272**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1960-5273**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1960-5274**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1960-5275**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2011 (Jean Covell, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #2011 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Jean  
**Last Name :** Covell

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2011-5481 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2011-5482 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2011-5483 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2011-5484 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2011-5485 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Jean Covell  
 Menlo Park, CA 94025  
 jeans\_mp@yahoo.com

## Response to Submission 2011 (Jean Covell, June 22, 2020)

### **2011-5481**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **2011-5482**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **2011-5483**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **2011-5484**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **2011-5485**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1541 (Molly Cox, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1541 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Molly  
**Last Name :** Cox

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1541-3911 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1541-3912 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1541-3913 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1541-3914 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1541-3915 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Molly Cox  
 1445 Kingfisher Way Sunnyvale, CA 94087-3562  
 magcox5@yahoo.com

## Response to Submission 1541 (Molly Cox, June 22, 2020)

### **1541-3911**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1541-3912**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1541-3913**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1541-3914**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1541-3915**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1215 (Thomas Crawford, Los Banos commuter, April 25, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1215 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 4/25/2020  
**Affiliation Type :** Individual  
**Submission Date :** 4/25/2020  
**Interest As :** Individual  
**Submission Method :** Website  
**First Name :** Thomas  
**Last Name :** Crawford  
**Business/Organization :** Los Banos commuter  
**EIR/EIS Comment :** Yes

**Stakeholder Comments/Issues :**

1215-14 | By not allowing for any stops on west side of Merced county near interstate 5 you have missed a great opportunity to reduce traffic and there by increased public safety. A stop near the junction with Interstate 5 is a no brainer in my book. People of west side are not going to drive appropriately 45 miles in the opposite direction to board the HSR.

## Response to Submission 1215 (Thomas Crawford, Los Banos commuter, April 25, 2020)

### 1215-14

The comment noted that the Draft EIR/EIS does not include a station near I-5 east of the Pacheco Pass. Please refer to Section 1.2.4.3, Limited Modal Connections, in the Draft EIR/EIS for the purpose of the San Jose to Merced line: "HSR service between San Jose, Gilroy and Merced would provide an effective mobility option at these locations by providing linkages to a number of bus, light rail, and airport services for intercity travelers to other areas in the state." An option was preliminarily considered for an HSR station in Los Banos. However, the San Francisco Bay Area to Central Valley High-Speed Train Program Final EIR/EIS (Authority and FRA 2008, as cited in Chapter 1, Project Purpose, Need, and Objectives, of the Draft EIR/EIS) noted on page 2-42 that the Los Banos station option was eliminated from further consideration because of impacts on water resources and threatened and endangered species, as well as growth-related impacts and ridership.

## Submission 1279 (thomas crawford, May 15, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1279 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 5/15/2020  
**Submission Date :** 5/15/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** thomas  
**Last Name :** crawford

**Stakeholder Comments/Issues :**

1279-84

You missed the boat. You should have included a west Merced County terminal. The 152 corridor is getting nothing but more and more traveled as may escape the high housing costs of the pay area. A terminal near the 152 I5 intersection would have been a great location to bring workers into out of the bay area and their crazy housing prices. How many people would commute the 40 miles in the wrong direction to board the HSR? You missed the boat.



## Response to Submission 1279 (thomas crawford, May 15, 2020)

### 1279-84

The comment noted that the Draft EIR/EIS does not include a station near I-5 east of the Pacheco Pass. Please refer to Section 1.2.4.3, Limited Modal Connections, in the Draft EIR/EIS for information about this decision: "HSR service between San Jose, Gilroy and Merced would provide an effective mobility option at these locations by providing linkages to a number of bus, light rail, and airport services for intercity travelers to other areas in the state." An option was preliminarily considered for an HSR station in Los Banos. However, the San Francisco Bay Area to Central Valley High-Speed Train Program Final EIR/EIS (Authority and FRA 2008, as cited in Chapter 1, Project Purpose, Need, and Objectives, of the Draft EIR/EIS) noted on page 2-42 that the Los Banos station option was eliminated from further consideration because of impacts on water resources and threatened and endangered species, as well as growth-related impacts and ridership.

## Submission 1458 (Jeanine Crider, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1458 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/23/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Jeanine  
**Last Name :** Crider

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1458-3636 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1458-3637 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1458-3638 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1458-3639 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1458-3640 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Jeanine Crider  
 333 Escuela Ave Mountain View, CA 94040-1879  
 jeanine.ishii@gmail.com

## Response to Submission 1458 (Jeanine Crider, June 23, 2020)

### 1458-3636

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1458-3637

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1458-3638

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1458-3639

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1458-3640

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2036 (Steven Crocker, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2036 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Steven  
**Last Name :** Crocker

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2036-5566 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2036-5567 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2036-5568 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2036-5569 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2036-5570 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Steven Crocker  
 1280 Oak Grove Ave Burlingame, CA 94010-3737  
 stcrock3@yahoo.com

## Response to Submission 2036 (Steven Crocker, June 22, 2020)

### **2036-5566**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **2036-5567**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **2036-5568**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **2036-5569**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **2036-5570**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1832 (John Crowell, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1832 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** John  
**Last Name :** Crowell

**Stakeholder Comments/Issues :**

- 1832-5987 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1832-5988 |
- 1832-5989 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1832-5990 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and reject the east-of-Gilroy station location.
- 1832-5991 |

Thank you.

Kind regards,

John Crowell  
 Redwood City, CA

## Response to Submission 1832 (John Crowell, June 22, 2020)

### 1832-5987

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### 1832-5988

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### 1832-5989

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### 1832-5990

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### 1832-5991

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1421 (Kimkinyona Cully, June 21, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1421 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/21/2020  
**Submission Date :** 6/21/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Kimkinyona  
**Last Name :** Cully

**Stakeholder Comments/Issues :**

1421-210

I prefer Alternative 4. Not because it is the best option, however. I would like to say my choice is Alternative 2. While it seems to revitalize the area, displacing people's homes is unthinkable. I would like to say Alternative 1 and 3, but they will be visual eye sores in our community on a train we cannot even access (i.e. there are no stops in Morgan Hill), plus the cost is astronomical and I am afraid the HSR will never be built. So, I pick Alternative 4 because it is the least "poor" option.

But I am glad that you gave us a chance to comment and solicited the public's ideas. This helps me be more bought into the project. Thanks again!

## Response to Submission 1421 (Kimkinyona Cully, June 21, 2020)

### 1421-210

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

The comment supports Alternative 4.

## Submission 1916 (N Cz, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1916 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** N  
**Last Name :** Cz

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1916-5111 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1916-5112 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1916-5113 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1916-5114 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1916-5115 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,

N Cz

127 Trevethan Ave Santa Cruz, CA 95062-1311

niczar@cruzio.com



## Response to Submission 1916 (N Cz, June 22, 2020)

### **1916-5111**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1916-5112**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1916-5113**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1916-5114**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1916-5115**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1970 (kim dailey, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1970 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** kim  
**Last Name :** dailey

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1970-5306 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1970-5307 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1970-5308 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1970-5309 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1970-5310 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 kim dailey  
 103 Dolphine Ave Half Moon Bay, CA 94019-4934  
 kimdailey@comcast.net

## Response to Submission 1970 (kim dailey, June 22, 2020)

### **1970-5306**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1970-5307**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1970-5308**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1970-5309**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1970-5310**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1947 (Idajane Dalpino, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1947 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Idajane  
**Last Name :** Dalpino

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1947-5221 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1947-5222 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1947-5223 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1947-5224 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1947-5225 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Idajane Dalpino  
6 Navajo Ln Corte Madera, CA 94925-1011  
idajane@comcast.net

## Response to Submission 1947 (Idajane Dalpino, June 22, 2020)

### **1947-5221**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1947-5222**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1947-5223**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1947-5224**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1947-5225**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1710 (Sravya Dandamudi, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1710 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Sravya  
**Last Name :** Dandamudi

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1710-5903 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1710-5904 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1710-5905 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail. It does not allow for animals to safely cross the rail line thus endangering numerous species. Continuing with this project, without considering the consequences and safer solutions, would be a blatant disregard for animal life and a smear on California's name as an environmentally progressive state.
- 1710-5906 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1710-5907 | reject the east-of-Gilroy station location!

Sincerely,  
 Sravya Dandamudi  
 Santa Clara, CA 95054  
 sravya.dandamudi7@gmail.com

## Response to Submission 1710 (Sravya Dandamudi, June 23, 2020)

### **1710-5903**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1710-5904**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1710-5905**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1710-5906**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1710-5907**

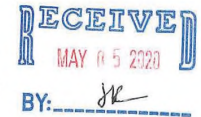
Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

# Submission 1245 (Russ Danielson, May 5, 2020)



1245-83

April 26, 2020



Draft EIR/EIS  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, Ca. 95113

Dear San Jose to Merced High Speed Rail,

I am writing to comment on the EIR for the high speed rail project. I am a 42 yr. resident of San Jose, and 65 years in the County of Santa Clara. (23 yrs. residence in Cupertino)

My concern is the massive amounts of materials that this project will consume. The Earth only has a finite amount of resources and to devote the immense amount required for this endeavor is not acceptable.

I have entered into numerous conversations with many fellow taxpayers over the past few years. I keep a neutral appearance and do not attempt to prejudice the encounter in any way. I sincerely want to hear THEIR honest opinion on the subject. I have yet to find even one person who plans to ever utilize this high speed rail!

So my immediate protest is: the consumption of these millions of tons of the Earth's resources. My overall concern is that few will ever use this rail system.. Our under-utilized fixed rail and rubber-tire (bus) systems prove this.

I hope we "retire" this idea.

Sincerely,

*Russ Danielson*  
Russ Danielson

Member: Coyote Valley Task Force (2002-2007)  
Board of Trustees - Morgan Hill School District  
Gavilan College - Pres. of Bond Oversight Comm.

## Response to Submission 1245 (Russ Danielson, May 5, 2020)

### 1245-83

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

## Submission 1869 (CARLA DAVIS, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1869 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** CARLA  
**Last Name :** DAVIS

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1869-4921 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1869-4922 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1869-4923 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1869-4924 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1869-4925 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 CARLA DAVIS  
 777 Meadowsweet Dr Corte Madera, CA 94925-1768  
 CMOUSE1945@AOL.COM



## Response to Submission 1869 (CARLA DAVIS, June 22, 2020)

### **1869-4921**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1869-4922**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1869-4923**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1869-4924**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1869-4925**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1930 (Marla Davis, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1930 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Marla  
**Last Name :** Davis

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1930-5161 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1930-5162 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1930-5163 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1930-5164 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1930-5165 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Marla Davis  
 San Jose, CA 95139  
 mcanepadavis@sbcglobal.net

## Response to Submission 1930 (Marla Davis, June 22, 2020)

### **1930-5161**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1930-5162**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1930-5163**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1930-5164**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1930-5165**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1381 (David Dearborn, May 27, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1381 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 6/16/2020  
**Submission Date :** 5/27/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** David  
**Last Name :** Dearborn

**Stakeholder Comments/Issues :**

MR. DEARBORN: First, can you hear me okay?

MR. GOLDMAN: I can hear you clearly, thank you.

MR. DEARBORN: Wonderful. My name is David, Dearborn, D-E-A-R-B-O-R-N. I am not affiliated with any particular organization but have followed this for ten years.

MR. GOLDMAN: Thank you.

MR. DEARBORN: When does the clock start?

MR. GOLDMAN: It goes whenever you're ready to start your comment.

MR. DEARBORN: I'm ready.

MR. GOLDMAN: Go ahead.

MR. DEARBORN: Good evening, Mr. Lipkin and staff.

Your background, skills, and dedication to success to high-speed rail in California, that should be applauded.

1381-155 | Three questions if I may. One, how many of the property owners, business, and stakeholders within 100 feet of Option 4 alignment have been fully informed of the possible impacts, process, and timeline upon them?

1381-156 | Two, how many of the property owners, residents, and stakeholders within 300 feet of Option 4 alignment have been fully informed to the possible alignments, possible impacts, process, and timeline upon them?

1381-157 | And last, Number 3, how many of these owners, residents, and stakeholders within 300 feet of Option 4 alignment have the language, the technology, skills and confidence and comfort with it to your -- this technology to respond to your webinar for today, May 27, 2020?

Thank you. Appreciate this open air event. Thank you very much.

## Response to Submission 1381 (David Dearborn, May 27, 2020)

### 1381-155

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-1: Public Outreach.

The Authority mailed notification to approximately 49,000 recipients. Possible impacts, process, and project timeline are all provided within the Draft EIR/EIS.

### 1381-156

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-1: Public Outreach.

The Authority mailed notification to approximately 49,000 recipients. Possible impacts, process, and project timeline are all provided within the Draft EIR/EIS.

### 1381-157

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-1: Public Outreach.

All members of the public were welcomed to attend the virtual public hearing. However, there were several other ways to provide a comment on the Draft EIR/EIS if a person was unable to join or uncomfortable with the forum. The Notice of Availability, which was provided to the public in English, Spanish, Vietnamese, and Mandarin, offered the public language interpreters upon request during the virtual Community Open Houses and Public Hearing.



## Submission 1436 (Peter Debackere, 1981, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1436 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/22/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Peter  
**Last Name :** Debackere

**Stakeholder Comments/Issues :**

1436-1882

I strongly oppose alternative 1 and 3 between San Jose and Merced. I'm a resident of Los Paseos, a residential neighborhood south of Bernal Road. A viaduct over Bernal would be an eyesore, a constant source of noise (especially since the Santa Teresa valley is enclosed by hill on the east and west side), lower the quality of life in this neighborhood and have a negative impact on the property value in the area. Monterey Road/highway can easily lose a few lanes and still have sufficient capacity to carry traffic in and out of the city. I support alternatives 2 and 4.

## Response to Submission 1436 (Peter Debackere, 1981, June 22, 2020)

### 1436-1882

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment's opposition to Alternatives 1 and 3 and support of Alternatives 2 and 4 is noted.

## Submission 1925 (Jacqueline Deely, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1925 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Jacqueline  
**Last Name :** Deely

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

1925-6036

I am a wildlife photographer and naturalist and care deeply about our native wildlife. While I welcome the rail, I don't welcome the impact on the wildlife that somehow has to adapt to dangerous and often fatal crossings.

1925-6037

The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.

1925-6038

The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.

1925-6039

1925-6040

The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and reject the east-of-Gilroy station location.

I appreciate your time.

Sincerely,  
 Jacqueline Deely  
 32 Cramden Dr Monterey, CA 93940-4146  
 jacquelineedeely@me.com

## Response to Submission 1925 (Jacqueline Deely, June 22, 2020)

### **1925-6036**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

The Authority appreciates and shares the commenter's concerns regarding native wildlife. .

### **1925-6037**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1925-6038**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1925-6039**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1925-6040**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 2019 (Gelareh Dehnad, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #2019 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Gelareh  
**Last Name :** Dehnad

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2019-5511 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2019-5512 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2019-5513 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2019-5514 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2019-5515 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Gelareh Dehnad  
 El Granada, CA 94018  
 gelarehdehnad@gmail.com



## Response to Submission 2019 (Gelareh Dehnad, June 22, 2020)

### **2019-5511**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **2019-5512**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **2019-5513**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **2019-5514**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **2019-5515**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1774 (Nichole Deleon, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1774 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Nichole  
**Last Name :** Deleon

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1774-4541 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1774-4542 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1774-4543 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1774-4544 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1774-4545 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Nichole Deleon  
San Jose, CA 95125  
nikkiefied@gmail.com

## Response to Submission 1774 (Nichole Deleon, June 23, 2020)

### **1774-4541**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1774-4542**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1774-4543**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1774-4544**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1774-4545**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1697 (David DeMaggio, June 23, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1697 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** David  
**Last Name :** DeMaggio

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1697-4376 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1697-4377 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1697-4378 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1697-4379 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1697-4380 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 David DeMaggio  
 273 Donald Dr Hollister, CA 95023-6361  
 Dave.demaggio@yahoo.com

## Response to Submission 1697 (David DeMaggio, June 23, 2020)

### **1697-4376**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1697-4377**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1697-4378**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1697-4379**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1697-4380**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1844 (genevieve Deppong, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1844 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** genevieve  
**Last Name :** Deppong

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1844-4816 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1844-4817 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1844-4818 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1844-4819 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1844-4820 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 genevieve Deppong  
 10664 Baxter Ave Los Altos, CA 94024-7408  
 gdeppong@gmail.com

## Response to Submission 1844 (genevieve Deppong, June 22, 2020)

### **1844-4816**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1844-4817**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1844-4818**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1844-4819**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1844-4820**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1446 (Danielle DeRome, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1446 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 6/23/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Danielle  
**Last Name :** DeRome

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1446-3606 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1446-3607 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1446-3608 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1446-3609 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1446-3610 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Danielle DeRome  
164 Sanchez Dr Morgan Hill, CA 95037-3007  
drderome@yahoo.es

## Response to Submission 1446 (Danielle DeRome, June 23, 2020)

### **1446-3606**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1446-3607**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1446-3608**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1446-3609**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1446-3610**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1763 (frank deturris, June 23, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1763 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** frank  
**Last Name :** deturris

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1763-4506 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1763-4507 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1763-4508 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1763-4509 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1763-4510 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 frank deturris  
 5938 Drytown Pl San Jose, CA 95120-1710  
 frankdeturris@sbcglobal.net



## Response to Submission 1763 (frank deturris, June 23, 2020)

### **1763-4506**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1763-4507**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1763-4508**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1763-4509**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1763-4510**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1443 (bart devries, downtown resident, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1443 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/22/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** bart  
**Last Name :** devries

**Stakeholder Comments/Issues :**

1443-3149 With noise levels comparable to ascending planes, High-Speed Rail alignments should not cut through our Morgan Hill downtown. Thick concrete walls/tunnels would be the only way to mitigate the incredible noise. The rest of the world understands this; for example the TGV in France is never running through communities unless through covered channels or tunnels. Spending 10 minutes next to the TGV track will make you realize:

1443-3150 &#39;loud&#39; is an understatement for the roar.  
 Nobody in Morgan Hill agrees with the proposal to run a High-Speed Train through the downtown. This has been voiced in meeting after meeting, by many different parties, in many different ways (business owners, public officials, home owners, etc). HSR will destroy our downtown, which has been referred to as &#39;the envy of Santa Clara&#39;. There is no justification for the High-Speed Rail Authority to ignore the protests, and to keep pushing for the downtown alignment as the &#39;Preferred&#39; option.

## Response to Submission 1443 (bart devries, downtown resident, June 22, 2020)

### **1443-3149**

Comment noted. Thank you. Please refer to Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS. Figure 3.4-1 of the Draft EIR/EIS shows how HSR trains compare to other outdoor and indoor noise sources. The section describes the noise impacts in downtown Morgan Hill. It also identifies mitigation to avoid or reduce significant impacts, including noise barriers.

### **1443-3150**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

## Submission 1998 (Susan Dickinson, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1998 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Susan  
**Last Name :** Dickinson

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1998-5431 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1998-5432 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1998-5433 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1998-5434 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1998-5435 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Susan Dickinson  
 San Jose, CA 95119  
 suzettesd@yahoo.com

## Response to Submission 1998 (Susan Dickinson, June 22, 2020)

### 1998-5431

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1998-5432

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1998-5433

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1998-5434

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1998-5435

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1433 (Chris Diskowski, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1433 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/22/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Chris  
**Last Name :** Diskowski

**Stakeholder Comments/Issues :**

- 1433-2935 | Hello HSR Team,  
I am writing in support of downtown Gilroy as the preferred location for the high speed rail station. Locating the high speed rail station downtown will help preserve our valuable agricultural resources to the east. We all need to eat, and our farm lands are some of the finest in the world, and we should all work to ensure our future food security. Also, the train station downtown will help boost downtown family-owned and small businesses, which currently struggle to compete with big box and chain businesses. Communities are a lot more interesting with thriving small businesses.
- 1433-2936 | Currently, Alternative 4 is your preferred alignment. It seems Alternative 4 is good for the Historical character of downtown (buildings such as Old City Hall), other aesthetic concerns, as well as the ecology overall. It may not be best for neighborhood connectivity, however, so I am encouraging you to fully invest to ensure that with Alternative 4, both east and west Gilroy remain easily accessible to each other on foot, bicycle and car, so that the tracks do not become a barrier between neighborhoods.

Thank you for taking my comments into consideration,

Chrys Diskowski  
711 4th St  
Gilroy, CA 95020

## Response to Submission 1433 (Chris Diskowski, June 22, 2020)

### 1433-2935

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3, SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment's support for Downtown Gilroy Stations included in Alternatives 1, 2, and 4 is noted.

### 1433-2936

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project, SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The comment expresses support for Alternative 4. Alternative 4 would be constructed in the existing rail corridor through downtown Gilroy and would not physically divide the community. Grade separations and at-grade crossings would be provided, as appropriate. Connectivity across the rail corridor would be maintained, although delay times may increase for motorists, bicyclists, and pedestrians with the increase in rail traffic on the alignment. However, motorists, bicyclists, and pedestrians would likely find alternative crossings as operational characteristics become familiar.

## Submission 1755 (Chrys Diskowski, June 23, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1755 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Chrys  
**Last Name :** Diskowski

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1755-4476 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1755-4477 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1755-4478 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1755-4479 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1755-4480 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Chrys Diskowski  
 Gilroy, CA 95020  
 c.diskowski@yahoo.com

## Response to Submission 1755 (Chrys Diskowski, June 23, 2020)

### **1755-4476**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1755-4477**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1755-4478**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1755-4479**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1755-4480**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1865 (Annette Doherty, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1865 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Annette  
**Last Name :** Doherty

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1865-4901 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1865-4902 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1865-4903 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1865-4904 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1865-4905 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Annette Doherty  
 1613 McDonald Way Burlingame, CA 94010-4651  
 avdoherty13@gmail.com



## Response to Submission 1865 (Annette Doherty, June 22, 2020)

### **1865-4901**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1865-4902**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1865-4903**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1865-4904**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1865-4905**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1936 (Colin Domnauer, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1936 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Colin  
**Last Name :** Domnauer

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1936-6057 | Let's remember that we are not separate from the ecosystem, and if any one piece is hurt, the effects reverberate through the entire system and will be felt in some ways in our own lives. We need larger perspectives that recognize the interconnection of all things. Damaging nature will damage ourselves, it will only be a matter of time.
- 1936-6058 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1936-6059 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1936-6060 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1936-6061 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1936-6062 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Colin Domnauer  
 Morgan Hill, CA 95037  
 colindomnauer@gmail.com

## Response to Submission 1936 (Colin Domnauer, June 22, 2020)

### 1936-6057

The comment is noted.

### 1936-6058

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### 1936-6059

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### 1936-6060

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### 1936-6061

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### 1936-6062

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1929 (Dim Don Trump, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1929 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Dim  
**Last Name :** Don Trump

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1929-5156 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1929-5157 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1929-5158 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1929-5159 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1929-5160 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Dim Don Trump  
 San Jose, CA 95113  
 ccjordan99@yahoo.com

## Response to Submission 1929 (Dim Don Trump, June 22, 2020)

### **1929-5156**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1929-5157**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1929-5158**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1929-5159**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1929-5160**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1582 (Candace Donaldson, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1582 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Candace  
**Last Name :** Donaldson

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1582-4086 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1582-4087 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
1582-4088 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1582-4088 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1582-4089 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1582-4090 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Candace Donaldson  
23930 N Pearl Rd Acampo, CA 95220-9777  
cndonaldson13@gmail.com

## Response to Submission 1582 (Candace Donaldson, June 22, 2020)

### **1582-4086**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1582-4087**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1582-4088**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1582-4089**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1582-4090**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1415 (Jeri Donn, June 20, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1415 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/20/2020  
**Submission Date :** 6/20/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Jeri  
**Last Name :** Donn

**Stakeholder Comments/Issues :**

1415-204

I am very concerned about the two alternatives that would have the HSR come through downtown Morgan Hill. The city has worked very hard to make the downtown a pleasant and thriving location and has turned into a destination downtown for people both inside and outside of town. I am very concerned that if the HSR runs through downtown (in particular with up to 16 HSR trains per hour and 4 more per hour of other trains, that it will destroy the ability to enjoy spending time in downtown Morgan Hill and hurt all the good work that our tax dollars have paid for the ensure we have a good quality of living along with an economic engine to help support this bedroom community. Alternatives along US 101 are a much better option for ensure the quality of life in Morgan Hill. Thank you for your consideration.

## Response to Submission 1415 (Jeri Donn, June 20, 2020)

### 1415-204

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

The comment noted concern about alternatives that would travel through Morgan Hill. Please refer to Tables S-3 and S-5 of the Draft EIR/EIS for a comparison of the impacts of each alternative.

## Submission 1820 (Michael Dorer, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1820 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Michael  
**Last Name :** Dorer

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1820-4716 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1820-4717 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1820-4718 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1820-4719 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1820-4720 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Michael Dorer  
 4869 Pardee Ave Fremont, CA 94538-1248  
 malibucountry@yahoo.com



## Response to Submission 1820 (Michael Dorer, June 23, 2020)

### **1820-4716**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1820-4717**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1820-4718**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1820-4719**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1820-4720**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1751 (Cynthia Dorrell, June 23, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1751 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Cynthia  
**Last Name :** Dorrell

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1751-570 Hello,  
Although I am in favor of public transportation, to include rail lines, I believe these types of improvement activities must be done with the utmost consideration for the environment.
- The proposed high speed rail line will travel through Coyote Valley and Pacheco Pass areas that are used by numerous wildlife species, including mountain lions, to cross from the Santa Cruz Mountains to the East. This migration is essential to allow breeding that will result in genetically diverse populations of these beautiful animals. This genetic diversity increases their odds for survival. Travel through these areas is necessary to provide habitat for hunting and breeding for many species of wildlife that currently rely on these spaces. Construction, fencing, ancillary support structures, and, of course, the railroad itself, will all further disrupt wildlife crossings, habitat availability, breeding and hunting options. Wildlife and open spaces will be negatively impacted by the high speed rail line and I believe the environmental report by the High Speed Rail Authority is not correct in concluding that wildlife will not be significantly impacted! There must be better implementation of wildlife crossings: locations, frequencies, sizes, and usability, along with judicious consideration of the impact on wildlife habitat. Species regularly become extinct; I believe we don't want to be adding to these tragic losses.
- 1751-571 Many people also rely on this valley for their livelihood; destruction of the area's open spaces and farmland is unnecessary-and counter productive to the quality of life that the rail line should be enhancing. The potential location of a rail station in the County's Agricultural Resource area, east of Gilroy, would destroy farmland and increase the potential for the future extension of surrounding land development. This is contrary to the purpose of reserving this as an agricultural resource area!
- 1751-572 Please work with local conservation agencies who have been studying wildlife behavior in the area and have experience implementing effective wildlife crossings. Further, please do not place a rail station and maintenance facility in the agricultural resource area; a rail station would be available to more people if it were placed where more people live, such as in Gilroy.
- Thank you for your consideration,  
Cynthia Dorrell
- Sincerely,  
Cynthia Dorrell  
1044 Los Trancos Rd Portola Valley, CA 94028-8122  
cyndorrella@comcast.net

## Response to Submission 1751 (Cynthia Dorrell, June 23, 2020)

### 1751-570

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass, SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

The commenter also notes concerns regarding mountain lion. The Authority notes that the Draft EIR/EIS was modified and recirculated for public review following the listing of the mountain lion as a candidate under the California Endangered Species Act in mid-2020. Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, in the Final EIR/EIS incorporates additional analysis and additional mitigation related to mountain lion impacts. In addition Section 3.7 analyzes impacts on wildlife movement and has mitigation and design features that both ensure that wildlife movement opportunities will be maintained. Comment noted.

### 1751-571

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

### 1751-572

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

## Submission 1969 (Mary Dougherty, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1969 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Mary  
**Last Name :** Dougherty

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1969-6109 | Stop the madness! The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly  
1969-6110 | concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco  
Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts  
resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area  
on the east side of Gilroy.
- 1969-6111 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1969-6112 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1969-6113 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Mary Dougherty

Sincerely,  
Mary Dougherty  
121 Plympton Ct San Jose, CA 95139-1248  
mdoughertyod@gmail.com

## Response to Submission 1969 (Mary Dougherty, June 22, 2020)

### **1969-6109**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1969-6110**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1969-6111**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1969-6112**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1969-6113**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.



## Submission 1734 (Rick Drain, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1734 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Rick  
**Last Name :** Drain

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1734-5913 | Sadly, the High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR
- 1734-5914 | also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1734-5915 | There are other wildlife crossing projects in the country which have been studied to see what works and why. The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1734-5916 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1734-5917 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Rick Drain  
 1815 Clement Ave Spc 16 Alameda, CA 94501-1373  
 POST@Ricks-Cafe.net

## Response to Submission 1734 (Rick Drain, June 23, 2020)

### **1734-5913**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1734-5914**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1734-5915**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1734-5916**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1734-5917**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

# Submission 1699 (Jean Dresden, June 23, 2020)

June 23, 2020

California High Speed Rail Authority  
[san.jose\\_merced@hsr.ca.gov](mailto:san.jose_merced@hsr.ca.gov)

RE: San Jose to Merced Project Section Draft EIR 2020

Dear CHSRA:

Thank-you for opportunity to comment. I am San Jose native and a 39-year resident of a neighborhood impacted by rail traffic. I studied the history of San Jose's rail alignment wars from 1906 to 1936 and interviewed family members of those impacted by Southern Pacific and Western Pacific's aggressive land acquisition and construction tactics. I have watched the ebb and flow of rail traffic and the travails of SF Bay Area passenger rail. As an enthusiast, I have travelled on United States, European and Australian trains, visited fascinating train engineering sites and seen the impact of bad design leading to accidents, such as the Cantara Loop near Dunsmuir where on-going derailments continue to threaten the river quality as it did in 1991 when a herbicide dumped into the Sacramento river sterilizing it for a decade. Trains can be helpful and exciting and they can harm. I have attended many of the CHSRA outreach and working group meetings, and commented on documents both near downtown San Jose and in Morgan Hill and Gilroy. From this perspective, I write.

## EIR SCOPE and CONTENT

1. The EIR inappropriately limits itself to a discussion of the CHSRA trainsets and construction impacts from the CHSRA operated equipment, with forecasts to 2040. This is an inappropriate segmentation of impacts. CEQA does not allow project segmentation.

The impacts of Caltrain electrification and planned expansion of operations in number, frequency, and maintenance should be included in analysis of the impacts. Their changes are a direct result of CHSRA plans and should be included in this EIR as a combined EIR.

CHSRA's EIR acknowledges in many places that this is a "blended" system. CHSRA and Caltrain/Joint Powers Board will share tracks and operations. Only the trainsets will be separate. On Page 3.4-1, the EIR acknowledges that CHSRA's "blended" presence has forced otherwise unplanned changes in Caltrain's operation—there would be more Caltrain EMUs and higher speeds.

- Change in passenger train technology—To operate a blended system efficiently, Caltrain operations would need to shift to 100 percent electric multiple unit (EMU) trains compared to only 75 percent EMUs with the Peninsula Corridor Electrification Project (PCEP). HSR would use 100 percent EMUs.
- Change in passenger train speeds—With track curve straightening, passenger service speeds would be up to 110 miles per hour (mph) for both Caltrain and HSR service with Alternative 4.

1699-3172

In addition, CHSRA's legal mandate for speed and required changes to alignment have forced Caltrain to plan a move their maintenance facility from north of Diridon Station to south of Tamien. This will increase the baseline traffic level of Caltrain trainsets passing south of Diridon station to an area south of Tamien as all trains will head south for maintenance. San Jose City staffs working on the Diridon Integrated Station Concept told the San Jose City Council in December 2019 nearly 500 trains per day would run through these tracks.

CHSRA does not acknowledge this growth in train operations within the EIR, nor does it acknowledge its growth inducing impact of their project and their funding from Proposition 1A.

## Daily Long-Term Potential Train Volumes – Diridon to Tamien



Service	Current	Example Interim Service Levels (est. 2030s)*	Long-Term Potential (50+ years)
Caltrain	34	116 to 166	268 (Adopted Service Vision)
ACE	8	20	20 (ACE Forward, non-electric service)
Capitol Corridor	0	30	30 (CC Vision Plan, non-electric service)
Union Pacific (UP)**	Up to 8	Unknown	Unknown
Amtrak	2	2	2
High Speed Rail	0	44	160 (2018 Business Plan)
Total	Up to 52	212 to 262**	Up to 480**

\* Represents possible number of trains running at expected time of opening the new Diridon Station, estimated for the 2030s.  
\*\* Union Pacific currently runs up to 8 trains daily; future growth or decline is unknown and not reflected in the future totals. 1

1699-3171

1699-3173

Further, CHSRA misleads readers of the DRAFT EIR by not acknowledging the 2018 California State Rail Plan<sup>2</sup> which explicitly calls out the 2022 electrification and service extensions of Caltrain to Gilroy as well as the increased service to the Bay Area by ACE. On the same page, the plan calls for the environmental clearance for CHSRA Silicon Valley to Central Valley. Specifically, on page 134, the document states the 2022 Short Term Plan-Regional Goals. The key phrase "integration with full HSR Phase I," makes clear this is a single project of multiple phases.

## 4.6.1 Central Valley and Sierra Nevada

The 2022 regional goals include building out planned investments in the regional intercity rail network, and integration with full HSR Phase I.

CHSRA inaccurately represents itself as a project completely separate from Caltrain and Ace, when they are fully integrated.

<sup>1</sup> Presentation to San Jose City Council 2019 December 3.

<sup>2</sup> <https://dot.ca.gov/programs/rail-and-mass-transportation/california-state-rail-plan>

## Submission 1699 (Jean Dresden, June 23, 2020) - Continued

1699-3173	<p>While CHSRA may argue that the High Speed Rail project is separate because it has separate funding, Proposition 1A (Safe, Reliable <b>High-Speed</b> Passenger Train Bond Act for the 21st Century -2008) explicitly calls out funding for commuter lines such as Caltrain and Ace, reflecting the state's and the citizen's intent for an integrated system that is comprehensively planned.</p> <p>CHSRA has been providing funding to ACE for planning increased service to the Bay Area, which includes parking more trains south of Diridon Station, past Tamien Station. In addition, Prop 1A money and carbon credits have paid for a significant portion of the Caltrain electrification project and track improvements implemented to date.</p> <p>The "blending" of the Caltrain and CHSRA system means the projects are blended. All analysis and forecast of impacts should include the combined impacts. By not included the planned changes to Caltrain operations, CHSRA has deliberately understated the impacts of the blended project. CHSRA has segmented the project.</p> <p>California's CEQA portal topic "What is a project?" states in a 2020 update</p> <p>Piecemealing or segmenting means dividing a project into two or more pieces and evaluating each piece in a separate environmental document, rather than evaluating the whole of the project in one environmental document. <b>This is explicitly forbidden by CEQA, because dividing a project into a number of pieces would allow a Lead Agency to minimize the apparent environmental impacts of a project by evaluating individual pieces separately, each of which may have a less- than-significant impact on the environment, but which together may result in a significant impact.</b> Segmenting a project may also hinder developing comprehensive mitigation strategies.<sup>3</sup></p> <p>CHSRA has inappropriately segmented its EIR by only analyzing the impacts of the trainsets of its statewide program and not the impacts of the collaboratively planned, funded, and operated Caltrain electrification and expansion program.</p>	1699-3174	<p>compare a Quiet Zone Risk Index (QZRI) with the Nationwide Significant Risk Threshold (NSRT). The calculated index is dependent on train speeds, frequency, local traffic, curved alignment and prior "relevant collisions." Quiet Zones must be at least ½ mile long.</p> <p>The report should include a discussion of whether each of the at-grade crossings would qualify under FRA rules.<sup>4</sup> In the EIR CHSRA holds out the promise of quiet zones that are not possible at some of the grade crossings and thereby escapes offering the appropriate mitigation, grade crossing, for their impacts.</p> <p>The many requirements for Quiet Zone suggest neither Auzeais nor West Virginia will qualify based on the Nationwide Significant Risk Threshold. Both crossings are walking routes to an elementary school and multiple intrusions from pedestrians and campers.</p> <p>The EIR highlights possible mitigations as a quiet zone, wall, or a very few cases interior modifications or noise easement. They do not discuss another solution-- a grade separation. While CHSRA promises to help the City of San Jose to calculate Quiet Zone Risk indices for each at-grade crossings, CHSRA has avoided revealing the likelihood of FRA approval of Quiet Zone as mitigation for each of the crossings by comparing the Quiet Zone index with the Nationwide Significant Risk Threshold.</p> <p>In the absence of a Quiet Zone, the noise impacts are blight inducing.</p> <p>What if the City's application for a Quiet Zone is denied? How can the EIR be re-opened and grade separations be revisited? Or will CHSRA merely repeat, "necessary but significant environmental impact." Or in other words, "too bad for you. It costs too much money to do the right thing."</p>
1699-3174	<p>2. NOISE.</p> <p>CHSRA has inappropriately minimized the impacts of the noise along the route. CHSRA characterizes the noise as primarily from horns. CHSRA does not acknowledge the level of pedestrian and camping intrusion on the alignment, particularly at Auzeais and West Virginia Streets and along the Monterey Corridor and the relationship to noise.</p> <p>CHSRA offers that by providing specialized crossing gates this would be sufficient mitigation to allow local agencies, such as San Jose, to apply for "quiet zones" that are horn free. CHSRA does not offer to pay for these applications—which are quite expensive, nor do they address the likelihood of success of application. The report does not address that the local agency must</p>	1699-3175	<p>CHSRA did not include in this EIR the impacts of the Caltrain electrification and expansion project they funded and forced operational and alignment changes upon in order to create this "blended" system. This EIR under-reports the blighting effect of noise from their blended and reconfigured operations. CHSRA should amend this EIR and include the Caltrain impacts both current and forecasted.</p>
		1699-3176	<p>VIBRATION MITIGATION</p> <p>The technical appendix and the EIR do not specify where the bore holes were located. Although the locations are indicated in the main report, the appendix would be more usable with locations marked.</p>
		1699-3177	<p>CHSRA acknowledges there will be significant vibration impacts, maps the locations of impacts, but not of data collection, and offers that they will figure out in the future, what if any, mitigation measures might be offered and admits CHSRA might not be able to mitigate impacts.</p>

<sup>3</sup> <https://ceqaportal.org/tp/CEQA%20Project%20Description%202020%20Update.pdf>

<sup>4</sup> <https://railroads.dot.gov/elibrary/how-create-quiet-zone>

# Submission 1699 (Jean Dresden, June 23, 2020) - Continued

1699-3177	<p>More specifically, section 3.4.7.2 states</p> <p><b>3.4.7.2 Vibration Mitigation Analysis</b></p> <p>Operations vibration impacts would be mitigated with NV-MM#8. This mitigation measure includes various options to reduce train vibration. The specific design and implementation of this mitigation measure would be identified during final design.</p> <p>As there are site-specific factors to consider, such as the speed, presence of special trackwork, soil type, and vibration propagation characteristics, <b>further studies</b> during the subsequent engineering phases of the project should evaluate these site-specific conditions where vibration mitigation is indicated to determine the mitigation design requirements. Such studies would include additional vibration propagation tests to narrow down the site-specific vibration estimates, and engineering evaluation of the special track support options. Vibration impacts less than 10 dB over the thresholds would be reduced to less than significant levels with mitigation. It may not be possible to fully mitigate vibration impacts that are more than 10 dB over the threshold; as a result, <b>some vibration impacts would be potentially significant and unavoidable with mitigation.</b><sup>5</sup></p> <p>Mitigation measures are listed on page 3.4-83. CHSRA claims it would be “premature” to discuss impacts, however the EIR is the place to discuss impacts. CHSRA has prepared a map of significant impacts, so how many properties are potential affected? They limit building modifications to <b>only</b> those with sensitive equipment. Otherwise they offer vibration easements or expanding the rail right of way.</p> <p>Sadly, the employees of CHSRA and their contractors represented at multiple meetings that property owners who would likely be affected by vibration would work with CHSRA to document their property’s foundations and walls prior to and after construction. In this EIR, CHSRA has not offered property repairs nor building upgrades.</p>	1699-3179	<p>benefitted receptor as a limit. Where does this come from? When was the cost established? Does it have an inflation escalator? Which CPI (if any) is used? How does this \$95,000 per property compare to the impact on the property’s value when it is blighted by severe noise? How does this \$95,000 per property compare to the cost of a noise easement?</p> <p>In San Jose there are multiple properties that never received a sound wall when Interstate 280 was installed. They are all in neighborhoods that were blighted by the construction of the freeway without sound walls.</p> <p>This limitation on noise walls is blight inducing. The mitigation is inadequate.</p>
		1699-3180	<p><b>NOISE WALL Design</b></p> <p>The EIR does not acknowledge the California High-Speed Train Visual Design Guidelines San Jose produced in 2011 as a joint project of CHSRA and residents of the City of San Jose.</p> <p>Specifically, from the Visual Design Guidelines<sup>6</sup>, sound walls are addressed with specifics. The EIR should call out visually sensitive areas and where landscaped berms can be used instead.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Where sound walls are necessary in designated wildlife corridors, provide appropriate crossing structures.</li> <li>• Design sound walls with aesthetic treatments in visually sensitive environments.</li> <li>• Integrate the design of sound walls, parapet and viaduct to have a visually coherent structure.</li> <li>• Integrate public art, landscape screening or signage to enhance the appearance of sound walls in visually significant locations.</li> <li>• Where sufficient right-of-way is available, landscaped berms can be used in place of sound walls.</li> <li>• Avoid creating large, stark, flat wall surfaces.</li> <li>• Design walls and access to walls to discourage graffiti.</li> <li>• Where the potential for graffiti is unavoidable, implement an achievable graffiti mitigation plan.</li> <li>• For tall walls (greater than 10 feet) walls shall be terraced to reduce the perceived height and landscaped to provide visual screening.</li> <li>• Ensure adequate planting space to screen sound walls.</li> <li>• Use climbing plants and living wall planting concepts where walls are publicly visible and planting space is limited. Planting needs to be durable and sufficiently dense to inhibit graffiti access.</li> </ul>
1699-3178	<p>Further, CHSRA does not acknowledge that the area south of the alignment at Fuller Avenue is now a Historic Conservation Area. The buildings that would be affected by vibration are homes from ca 1900. CHSRA does not acknowledge this.</p> <p>This is an unacceptable open-ended statement of environmental impacts with inadequate mitigations. When (exactly) will you quantify the impacts? How will you report the impacts? How many structures will be impacted? How many buildings blighted? How many residents will suffer from reduced property values?</p>		
1699-3179	<p><b>“COST-EFFECTIVE” NOISE BARRIERS</b></p> <p>The EIR has identified over 1000 parcels that would be affected significantly by noise. They offer mitigation to those properties where it is “cost-effective.” CHSRA has established \$95,000 per</p>		

<sup>5</sup> page 3.4-107

<sup>6</sup> page 16, 21, 22. California High Speed Trail Visual Design Guidelines



## Submission 1699 (Jean Dresden, June 23, 2020) - Continued

1699-3180

- For walls that back on to residential use, plant the publicly visible side of the wall.
- Landscape needs to be an anti-graffiti barrier to HST infrastructure by reducing access to and visibility of HST infrastructure.

1699-3181

**FULLER PARK**

CHSRA argues that Fuller park is not a sensitive location because it experiences “a certain amount of ambient noise and vibration”<sup>7</sup> from train traffic. However, at present Caltrain runs few trains each day to Gilroy and Tamien with typically no trains moving past the park from approximately 9 am to 3 pm and no trains on weekends. Weekend and Mid-day are peak times of usage. The berm on the northern side of the park blocks all ambient freeway noise and Fuller Avenue has limited through traffic. A review of the baseline noise monitoring sites listed in Chapter 3 show that Fuller Park was not assessed.

Although the park is not labelled for meditation or concerts, the lack of ambient noise and train traffic during peak usage period make it possible for both events to occur. It is patently false that the users of the park are “unlikely to be affected by construction noise and vibration.”

Additionally, after you measure the current ambient noise in the center of the park during the day, what will be the change from the current ambient daytime noise at the park to the expected noise in the future? This measure should include both CHSRA and Caltrain since it is a **blended** system and the CHSRA required alignment changes force Caltrain to move more of its operations south of Tamien station as well as the CHSRA funding the increase in operations. What will be the daytime noise when nearly 500 trains per day pass by Fuller Park? Please use the forecasted amount with and without a Quiet Zone so that we can estimate the likely sound reduction in the park from grade separations at Auzerais and West Virginia.

1699-3182

Further, construction easements and equipment on the Joint Powers land between the Park and the Joint Powers Board berm would compact the roots of the large “ordinance-sized” trees on the boundary of Fuller Park. No mitigation measures are indicated for how those roots will not be damaged.

At community meetings, speakers hesitated to describe more fully how the berm would change and whether widening the berm or a retaining wall would be required. One speaker admitted that tree trimming and root cutting and compaction from heavy equipment would likely lead to the death of the trees a few years after construction. This is not discussed as a construction impact in the EIR. How will you be monitoring the health of these large trees following construction? For how many years will you monitor for post-construction impacts? And how will you compensate the city if a certified arborist states they need to be replaced?

<sup>7</sup> Section 5 page 77.

Thank-you for this opportunity to comment on the CHSRA SJ to Merced Draft Project Level EIR.

Sincerely,

/s/Jean  
Jean Dresden

1276 Blewett Avenue  
San Jose, CA 95125  
(408) 298-0275

cc.  
Senator Beall  
Assemblyman Kalra  
Councilmembers Davis and Peralez  
City of San Jose DOT and PRNS

## Response to Submission 1699 (Jean Dresden, June 23, 2020)

### 1699-3171

As described in Draft EIR/EIS Section 1.4, Relationship to Other Transportation Projects in the Study Area, the Authority did consider various Caltrain projects in the planning and development of this project. The baseline for the analysis in the Draft EIR/EIS assumes the completion of the Caltrain Peninsula Corridor Electrification Project from Scott Boulevard in Santa Clara to Tamien Station in San Jose. PCJPB's 2015 EIR for the PCEP (PCJPB 2015, as cited in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS) reviewed the environmental consequences associated with that project. The San Jose to Merced Project Section has independent utility is not required to disclose impacts from other projects. Please refer to Draft EIR/EIS Section 3.19, Cumulative Impacts, for an analysis of the potential contribution of the San Jose to Central Valley Wye project extent alternatives to cumulative impacts. The cumulative analysis assumed that the Caltrain PCEP will be implemented. Draft EIR/EIS Appendix 3.19-B, Cumulative Transportation Projects List, includes a list of transportation plans and projects that are considered in the cumulative analysis, organized by location.

### 1699-3172

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-2: Consideration of Diridon Integrated Station Concept and the Google Development at the San Jose Diridon Station, SJM-Response-GEN-3: Consideration of Caltrain Business Plan, Including the 2040 Caltrain Service Vision.

Regarding a potential Caltrain move of their maintenance facility from the current CEMOF location north of San Jose Diridon Station to a location south of Tamien, that is not part of the HSR project, nor is it required due to the Authority's legal mandate for speed or changes to the alignment as the comment asserts. The design for the HSR project, as shown in the preliminary engineering drawings in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, of the EIR/EIS shows that all alternatives accommodate CEMOF in its current location and does not presume a move of the maintenance facility. Access to the CEMOF is accommodated in the design, including consideration of the design speeds.

If Caltrain formally proposes a move of their maintenance facilities (the potential for such a move is mentioned in some of the recent Caltrain Business Plan/Service Vision development materials) to another location south of Tamien, that is a separate project from the HSR project and Caltrain or whatever project sponsor is proposing the move would be responsible for the environmental review of that activity.

Regarding DISC, please see Standard Response SJM-Response-GEN-2: Consideration of Diridon Integrated Station Concept and the Google Development at the San Jose Diridon Station; as explained therein, DISC is a separate project from the HSR project and will be the subject of separate subsequent environmental review.

Regarding the total number of trains (including HSR trains and other trains) presumed for the HSR analysis, this is disclosed in Table 4-10 in Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), which shows up to 504 daily trains (other than HSR) in the Santa Clara to San Jose Diridon Station portion of the project corridor (including up to 315 BART trains running on separate tracks and up to 189 conventional trains, including Caltrain, ACE, Capitol Corridor, Amtrak, and freight). HSR trains in this area would be up to 134 north of San Jose Diridon Station and 176 south of San Jose Diridon Station, as shown in Table 4-5 of Appendix 3.4-A (located in Volume 2 of the Draft EIR/EIS). These volumes include nonrevenue trains, and nonrevenue trains were taken into account in the impact analysis where appropriate (for example, traffic analysis is done relative to peak hours,

## Response to Submission 1699 (Jean Dresden, June 23, 2020) - Continued

### 1699-3172

which only includes revenue trains, whereas noise and vibration analyses took into account both revenue and nonrevenue trains since potential effects can occur due to both).

Since the commenter's reference to 500 trains apparently includes trains in the Caltrain 2040 Service Vision, please see Standard Response SJM-Response-GEN-3: Consideration of Caltrain Business Plan, Including the 2040 Caltrain Service Vision concerning the 2040 Service Vision, which explains why the potential future Caltrain trains beyond the adopted and funded Caltrain Peninsula Corridor Electrification Project are not included in the analysis in the EIR/EIS.

### 1699-3173

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

Draft EIR/EIS Chapter 1, Project Purpose, Need, and Objectives, does include reference to the 2018 California State Rail Plan in Section 1.1.3.3, The California State Rail Plan. Draft EIR/EIS Section 3.19, Cumulative Impacts, provides an analysis of the potential contribution of the San Jose to Central Valley Wye project extent alternatives to cumulative impacts. The cumulative analysis assumed that the Caltrain PCEP will be implemented. Chapter 1 also explains that a "blended" system involves integrating the HSR system with existing intercity and commuter and regional rail systems. "Blended" does not mean that the HSR and Caltrain projects are fully combined or interchangeable. HSR and Caltrain are separate entities with separate projects, and, while each project should take into consideration the other, they are not interdependent. The Authority has coordinated frequently with Caltrain during the planning and development of the Draft EIR/EIS and is committed to continuing that engagement. The 800-mile statewide HSR system was divided into eight project sections after the Authority and FRA selected alignment corridors and station locations for most of the statewide HSR system after the program-level EIR/EIS was completed. Each Project Section contains logical termini, which permits each Project Section to be evaluated independently under both federal and state law and not "piecemealed," as the commenter incorrectly asserts. The law recognizes the impracticality of evaluating, at a project-specific level, the entire 800-mile HSR system, and explicitly sanctions the Authority's discretion to define its project as it has.

## Response to Submission 1699 (Jean Dresden, June 23, 2020) - Continued

### 1699-3174

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

Train horns are the predominant noise source under Alternative 4 due to the numerous at-grade crossings.

The process for applying for a quiet zone is discussed in Section 3.4.2.1, Federal, of the Draft EIR/EIS. The Authority would assist with the preparation of technical analysis and provide input for the Quiet Zone application, which the local communities could then use as part of their application to FRA. The noise mitigation analysis first looks at the possibility of mitigating noise impacts through the use of only noise barriers. As a further step, the noise mitigation analysis also looks at mitigating noise impacts through a combination of quiet zones and noise barriers. Grade separation is not a mitigation option for Alternative 4. However, Alternatives 1 through 3 do not utilize existing tracks and therefore would not require HSR trains to sound horns except under emergency circumstances.

If quiet zones are approved, they would include the installation of four-quadrant gates and channelization at all at-grade crossings that presently lack them.

### 1699-3175

Please refer to the response to submission SJM-1699, comment 3171.

### 1699-3176

Figures 5-1 through 5-5 in Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), show the locations of all noise and vibration measurement sites. Tables 5-24 and 5-25 in Appendix 3.4-A include information on the locations of the vibration measurement sites.

### 1699-3177

Noise and vibration measurement locations are shown in Figures 5-1 through 5-5 of Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS).

Noise mitigation measures are detailed in Section 3.4.7, Mitigation Measures, of the Draft EIR/EIS.

As stated in NV-MM#7, it would be premature to assess the specific potential secondary impacts of final design measures. Measures adopted as a result of additional noise analysis are likely to be similar to the other noise measures identified. Thus, they would likely result in similar secondary environmental impacts during their construction that may be significant.

Please refer to Tables 5-28 through 5-31 in Appendix 3.4-A for details on the vibration impact assessment results. Vibration impacts from construction would be mitigated with measure NV-MM#2. As described under Impact NV#9, prior to starting pile driving and other high-vibration activity, the contractor would conduct pre-construction surveys within 50 feet of the activity to document the existing condition of buildings in case damage is reported during or after construction. The contractor would arrange for the repair of damaged buildings or would pay compensation to the property owner.

## Response to Submission 1699 (Jean Dresden, June 23, 2020) - Continued

### 1699-3178

The APE does overlap a small portion of the North Willow Glen Historic Conservation Area north of Fuller Avenue. However, in this area the APE is limited to the existing SPRR right-of-way and does not encompass any historic built resources that contribute to the historic conservation district. See HASR Section 4.1, Establishing the Built Resources Area of Potential Effects, for a discussion of the methodology used to delineate the APE, which SHPO has concurred upon.

Furthermore, an Historic Conservation Area is not a type of historic resource for the purposes of CEQA. See HASR Section 2.5, California Register of Historical Resources (Cal. Public Res. Code, §5024.1 and Cal. Code Regs., tit. 14, §4850), for the CEQA historical resources regulations and Section 6.1.4, CEQA Historical Resources, for CEQA historical resources identification methods. The preponderance of evidence indicated that the area is not a CEQA historical resource and does not meet the requirements for analysis as an historic district, as concurred by SHPO. See HASR Section 8.2, Properties Eligible for Listing in the NRHP/CRHR, regarding methods for reviewing historic districts.

Regarding vibration, even though historic built resources in the North Willow Glen Historic Conservation Area are not within the APE for the purpose of cultural resource analysis, EIR/EIS Chapter 3.4, Noise and Vibration, specifies that additional project features will apply as related to potential noise/vibration impacts. These include measures to reduce construction vibration where possible (NV-IAMF#1). Mitigation measures calling for vibration reduction measures for pile driving, pre- and post-construction surveys and repair of observed damage (NV-MM#2), and measures to reduce operations-caused vibration (NV-MM#8) will also apply.

### 1699-3179

The Authority's noise mitigation guidelines are summarized in NV-MM#3 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS. These guidelines specify that noise barriers must be considered reasonable and feasible, including achieving a minimum of 5 dB noise reduction, benefitting at least 10 receptors per barrier, be at least 800 feet long, and be cost effective, which is defined as not exceeding \$95,000 per benefitted receptor. The cost-effectiveness criterion is consistent with Caltrans' criteria.

### 1699-3180

The Authority considered the California High-Speed Train Visual Design Guidelines during project design, and AVQ-IAMF#2 ensures that the Authority would work with local jurisdictions on how best to involve the community in the process; solicit input from local jurisdictions on their aesthetic preferences; evaluate aesthetic preferences for potential cost, schedule, and operational impacts and compatibility with project-wide aesthetic goals; include recommended aesthetic approaches in the construction procurement documents; and work with the contractor and local jurisdictions to review and incorporate designs and local aesthetic preferences into final design and construction. Specific sound wall locations were identified in Figures 3.4-35 through 3.4-50 of the Draft EIR/EIS. New maps showing more detail for the locations of noise impacts and sound walls are available in Appendix 3.4-C in the Final EIR/EIS. Most locations identified within the City of San José already have some form of existing sound wall which would be modified or replaced as part of the project. Aesthetic and visual resources mitigation measures AVQ-MM#4, AVQ-MM#5, and AVQ-MM#6 describe actions that will be undertaken by the Authority to address ongoing maintenance of landscaping, structures, and stations. These measures include commitments to initial landscape installation, irrigation, and maintenance (AVQ-MM#4 and AVQ-MM#5), and maintenance of structures, including graffiti removal (AVQ-MM#6).



## Response to Submission 1699 (Jean Dresden, June 23, 2020) - Continued

### **1699-3181**

Fuller Park was not included as a sensitive receptor for the initial noise analysis as it is a Category 3, which includes parks that are not specifically for meditation or quiet. Subsequently, a noise assessment indicates that Fuller Park would not have a noise impact. The modeled existing noise level is an hourly Leq of 73 dBA, and the future 2040 noise level under Alternative 4 is an hourly Leq of 70 dBA. The Draft EIR/EIS analysis includes all HSR operations, as well as all Caltrain, ACE, Starlight, and freight operations. In this location, there would be a total of 176 HSR trains per day and 52 Caltrain trains per day. However, noise assessments for parks are conducted on a peak-hour basis. During peak-hour operations, the analysis includes a total of 14 HSR trains per hour and a total of 4 Caltrain trains per hour. At this park, the project would include new HSR trains and shifting the Caltrain operations closer to this park. However, the project would also include shifting ACE, Starlight, and freight trains farther away from this park. Most of the area of Fuller Park is located more than 0.25 mile from the nearest at-grade crossing at West Virginia Street. Therefore, trains would not sound horns while passing the park.

### **1699-3182**

Impacts on oaks and other protected trees were described in the Draft EIR/EIS in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, Impact BIO#40. The Authority has modified BIO-MM#75 in the Final EIR/EIS to clarify that oaks and other protected trees would be subject to a mitigation plan, which, among other requirements, would require the Authority to describe the monitoring, management actions, success criteria, and financial assurances that would be implemented to ensure success of the mitigation. The relevant provisions are identified in BIO-MM#75, which has been considerably modified in the Final EIR/EIS.

## Submission 1934 (Lisane Drouin, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1934 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Lisane  
**Last Name :** Drouin

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1934-6052 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1934-6053 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1934-6054 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail. Human commuting and fast tracks shouldn't compromise travels of animals or worse their lives.
- 1934-6055 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1934-6056 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Lisane Drouin  
 167 F St Redwood City, CA 94063-1069  
 l.drouin@live.com

## Response to Submission 1934 (Lisane Drouin, June 22, 2020)

### **1934-6052**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1934-6053**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1934-6054**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1934-6055**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1934-6056**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1406 (Kenneth Dunn, Ken, June 19, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1406 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/19/2020  
**Submission Date :** 6/19/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Kenneth  
**Last Name :** Dunn

**Stakeholder Comments/Issues :**

1406-199

I lived in Europe 10 yrs. with lots of trains. They did NOT help the traffic problem. They destroyed the environment, and they are not affordable even with the heavy Govt. subsidies. This project is a scam from the start. I have no respect for anyone who supports this mess, they are either stupid or a crook. You say no public money will be used in this scam but you know and so do we that it will at some point be used out of necessity. Shame on you elected crooks.

## Response to Submission 1406 (Kenneth Dunn, Ken, June 19, 2020)

### 1406-199

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.



## Submission 2029 (Ann Duwe, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #2029 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Ann  
**Last Name :** Duwe

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2029-5541 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2029-5542 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2029-5543 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2029-5544 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2029-5545 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Ann Duwe  
 25900 Elena Rd Los Altos Hills, CA 94022-4464  
 ann.duwe@sbcglobal.net

## Response to Submission 2029 (Ann Duwe, June 22, 2020)

### **2029-5541**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **2029-5542**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **2029-5543**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **2029-5544**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **2029-5545**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1545 (Alan Dwillis, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1545 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Alan  
**Last Name :** Dwillis

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1545-3921 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1545-3922 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1545-3923 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1545-3924 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1545-3925 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Alan Dwillis  
 15837 Old Glory Way Lathrop, CA 95330-9396  
 alan4549@att.net

## Response to Submission 1545 (Alan Dwillis, June 22, 2020)

### **1545-3921**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1545-3922**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1545-3923**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1545-3924**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1545-3925**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1784 (Lester Earnest, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1784 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Lester  
**Last Name :** Earnest

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1784-4571 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1784-4572 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1784-4573 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1784-4574 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1784-4575 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Lester Earnest  
 12769 Dianne Dr Los Altos Hills, CA 94022-4629  
 learnest@stanford.edu



## Response to Submission 1784 (Lester Earnest, June 23, 2020)

### **1784-4571**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1784-4572**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1784-4573**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1784-4574**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1784-4575**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1963 (Laura Edgar, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1963 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Laura  
**Last Name :** Edgar

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1963-5281 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1963-5282 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1963-5283 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1963-5284 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1963-5285 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Laura Edgar  
 3729 Casanova Dr San Mateo, CA 94403-2912  
 laurakatedgar@gmail.com

## Response to Submission 1963 (Laura Edgar, June 22, 2020)

### 1963-5281

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1963-5282

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1963-5283

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1963-5284

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1963-5285

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1370 (Swanee Edwards, May 27, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1370 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 6/15/2020  
**Submission Date :** 5/27/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** Swanee  
**Last Name :** Edwards

**Stakeholder Comments/Issues :**

1370-171 | MS. EDWARDS: Hi. My name is Swanee Edwards. First name is S, as in Sam, -W-A-N-E-E, last name, E-D-W-A-R-D-S. I live in Morgan Hill, California. I'm a 30-year resident here. And I voted favorably for Prop 1A. Unfortunately, the state has decided to allow our vote to go for pretty much nothing, as Prop 1A is not being followed in any way, shape or form.

1370-172 | I've been opposed to the San Jose-Merced route for the last ten years. And, frankly, do not understand why we're still talking about high-speed rail in this beautiful, tiny, narrow, seismically-active valley. We have a very delicate balance in our environment down here. We're completely retrofitting a huge dam because of earthquake concerns. Our water -- a lot of our residents receive their water from wells.

1370-173 | This whole project is unnecessary. What we absolutely need and want and demand is electrified Caltrain. If you need to get to the Central Valley from San Jose, choose the route that you originally offered through the Altamont Pass where there's plenty of room.

To bring high-speed rail down this beautiful valley would be to destroy one of the most incredible downtowns in Morgan Hill, as well as impact hundreds of thousands of people. It's not necessary. You don't have the money. You know, I think it's time to just give it up.

Thank you so much. Bye.

## Response to Submission 1370 (Swanee Edwards, May 27, 2020)

### 1370-171

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

### 1370-172

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

### 1370-173

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.



## Submission 1424 (Swanee Edwards, June 21, 2020)

		1424-356	
	June 8, 2020		
	California High Speed Rail Authority Attn: San Jose to Merced Draft DEIR/EIS 100 Paseo de San Antonio, Suite 300 San Jose, Ca. 95113		
	Ricci Graham		
	Subject: San Jose to Merced Draft DEIR Comments		
1424-354	We have been following the decade long plan to construct HSR in California for the past 12 years. I voted for Prop 1-A but very soon I realized that we were not going to enjoy the promises made in the Prop 1-A language. This is a so wrong. WE were promised a that all funding for the Project was to be raised and in a bank before any construction was started. That was a lie. We were promised that this HSR would never require subsidies for operation. That was a lie. At the time we voted, the HSR connection from San Francisco/San Jose to the Central Valley was to be built over the Altamont Pass, that too, was a lie.		and open space and Ag reserve that took years of fighting to now have most of that Valley protected. This is one of the last green open areas in the County. It serves as a buffer between San Jose and Morgan Hill. The open space is inhabited by wildlife that travels from the East Diablo Foothills to the Western Santa Cruz Mountain Foothills. It is also a very important watershed and flood control plain. It does not matter that the end result could be an elevated train track as the construction would decimate and destroy this delicate habitat! The final result would be to divide this protected valley and destroy protected agricultural lands.
	Now, 12 years later, we have nothing to show for the Central Valley 119 mile section, after many years of construction. There are pieces of elevated and grade level construction, which HSR is desperately trying to complete or risk sending BILLIONS back to Washington DC. But wait! It will NOT be HSR but a "regular track with dirty diesel engines"! Again a BIG lie. HSR is using Cap & Trade funds to build this section violating the reason that Cap & Trade funds exist. These funds purchased in an annual auction of polluters buying credits for polluting our State are to be used to build clean facilities, transportation and other infrastructure that will help air and water quality in our State. HSR is using Cap & Trade funds to build another dirty diesel railroad!	1424-357	<ul style="list-style-type: none"> <li>We have traveled to the Central Valley to tour the 119 mile construction site for HSR (or regular track-lower speed rail) We were absolutely shocked to observe the destruction of orchards, farms, business and private property! We found that property owners may have been paid for the right of way for the tracks but because of the HSR right of way, many cannot use the property that was not paid for HSR to use. We have heard personal stories of imitimidation and fear of a backlash if these actions by HSR are reported. We here in South County have labored very hard to protect our agricultural infrastructure and open space with Coyote Valley becoming a showcase for our efforts.</li> </ul>
	Now the DEIR has been released for public and government review and comment. This DEIR is for a project that is NOT funded, and will destroy life in South Santa Clara County as we know it. WHY?		<ul style="list-style-type: none"> <li>In my travels along the Central Valley HSR construction, I cannot describe the destruction of huge ¼ mile wide swaths of homes, orchards, businesses and disenfranchised populations. Then there are spaces where a 1,600 foot long support structure has been built and left to rot. RTEbar hanging out both ends of concrete structure rusting in the wind. We are trying to describe what we have seen in the Central Valley, in order to make our case regarding the total destruction of our beautiful downtown and Coyote Valley. Our City of Morgan Hill is the envy of many other small towns. We used our redevelopment funds correctly in building our new Library, The Community and Cultural Center on East Dunne and Monterey Road, and now these are in the path of this damned train that will provide NOTHING to our communities but that destruction.</li> </ul>
	I have lived in Morgan Hill for 30 years and plan to live my remaining life here. In those 30 years we have seen Morgan Hill and South Santa Clara County bloom into an amazing place to live and raise our families. Now HSR wants to build a HSR System in our very special valley that consists of Morgan Hill, San Martin (unincorporated), and Gilroy. In Morgan Hill, our Valley is only three miles wide, with serious seismic issues, groundwater issues, and a very delicate environment. I offer my comments below:	1424-359	<ul style="list-style-type: none"> <li>The 7,500+ residents of San Martin are angry and terrified about this project and the many negative impacts to property values, water quality (they still utilize wells for water) and the Agriculture that thrives there. Then there is the noise and vibration, the delay of nearly an hour for these trains to pass through our communities. They have a small county airport in San Martin, a County roads headquarters and many small one owner businesses. With no municipal representation such as a Mayor and City Council these hardworking people will lose lifetimes of farms and small business.</li> </ul>
		1424-360	<ul style="list-style-type: none"> <li>As a Valley Water Ambassador for our Water District, I understand the delicate balance of flood prevention and safe, clean drinking water. The negative impacts to our drinking water and flood control will be lost with HSR construction</li> </ul>
1424-355	<ul style="list-style-type: none"> <li>The largest Dam in the County is here in Morgan Hill on the East side of the Valley, and as we speak is being drained (FERC required) of all water because of a concern that in a serious earthquake, (6.5 or higher) the Dam could fail and flood South County, the Valley and South San Jose and could cause loss of life. To plan to build a HSR (220 mph) through and down a valley with these kinds of earthquake concerns has not been sufficiently addressed by HSR in this DEIR. Even building at grade, requires a 10 foot high berm, near fault lines. Unacceptable!</li> </ul>	1424-361	<ul style="list-style-type: none"> <li>HSR is NOT a "commuter train" for South County Residents, especially after Caltrain is electrified. We, in Morgan Hill have spent millions for a train depot and parking facilities along Butterfield Road, east of Monterey Rd. HSR will not be stopping here at all. We would have to drive south 8 miles to Gilroy to board a train going north to Silicon Valley to work. What a joke! All we want and wish for is an Electrified Caltrain that runs more often than 4 times a day for commuters. We need Caltrain to run on weekends for South County Residents to enjoy Sports, the Theater and other venues for entertainment. With an electrified Caltrain HSR becomes a very negative impactful and useless manner of conveyance. If we want to go to LA we fly or drive.</li> </ul>
1424-356	<ul style="list-style-type: none"> <li>The issues with ANY of the alternative routes are many: To build HSR down the preferred Alt. #4, following the Monterey Rd. corridor, poses so many negative impacts that it is difficult to know where to start. From Diridon Station in San Jose requires construction in Coyote Valley</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Finally, you have zero money to build this and the release of the DEIR has pulled a painful scab of a very deep sore in our community. What a colossal waste of our time and money!</li> </ul>

## Submission 1424 (Swanee Edwards, June 21, 2020) - Continued

1424-363

We are not engineers or construction experts; (although I spent 27 years as a construction Field Manager) we have seen the destruction of so much in the Central Valley. We have seen the defeated faces of the residents and business owners that have lost everything because of HSR. We are the Grandmother of 7 Grandkids that live here in our beautiful South County Region. These young people cannot see any benefit as far as HSR is concerned. They too, oppose this folly. Do the right thing for us and for our children and grandchildren, leave us alone. No HSR in South Santa Clara County.

Sincerely,

Swanee Edwards  
Californians Against HSR  
98 Melody Lane  
Morgan Hill, CA 95037  
408-782-1017

## Response to Submission 1424 (Swanee Edwards, June 21, 2020)

### 1424-354

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The HSR system in California would run entirely on electricity generated from renewable sources. The HSR trains would not run using diesel engines.

### 1424-355

Comment noted. The Resource Study Area for dam failure inundation is defined as a 50-mile radius on either side of the project alternatives' footprints. Please refer to Section 3.9.5.4, Secondary Seismic Hazards, of the Draft EIR/EIS, which notes that "[t]he highest projected floodwaters caused by dam failure would be at the narrow valley between Tulare Hill and the Diablo Range at the southern end of the Monterey Corridor Subsection, where floodwaters are projected to be 30 feet or more in the event of a failure of Leroy Anderson Dam." Additional details regarding earthquake-induced flooding are discussed in the Geology, Soils, and Seismicity Technical Report (Authority 2019a, as cited in Section 3.9, Geology, Soils, Seismicity and Paleontological Resources, of the Draft EIR/EIS), Section 5.4.4, Earthquake-Induced Flooding.

Please refer to Section 3.9, Impact GEO#9, of the Draft EIR/EIS, which notes "The project intersects five hazardous faults, identified by the SST-FD, in the Morgan Hill and Gilroy, Pacheco Pass, and San Joaquin Valley Subsections (SST-FD 2017). All HSR components including tunnels would be designed for the impacts of earthquakes, including bending moments, shear forces, and displacements resulting from surface fault rupture (GEO-IAMF#7). Prior to construction, the design-build contractor would prepare a CMP that would include design measures and actions to minimize or avoid exposure of people or structures to impacts from surface fault rupture, including worker safety protocols for seismic events that could occur during construction (GEO-IAMF#1). The design measures and actions would conform to relevant guidelines specified by transportation and building agencies and codes (GEO-IAMF#10) requiring contractors to account for seismic hazards during design and construction. Implementation of these design measures and actions during project construction would avoid significantly increasing exposure of people or structures to potential loss of life, injuries, or destruction beyond current exposure to surface fault rupture in the area." Please refer to Section 3.9, Impact GEO#10, of the Draft EIR/EIS, which notes "The earthquake-induced flooding impacts would be addressed with conventional construction safety measures. The design-build contractor would prepare a CMP that would include features to reduce the potential for earthquake-induced flood hazards to cause personal injury, loss of life, and property damage during construction (GEO-IAMF#1). This may include evacuation plans as well as earthquake response training for workers. Conforming to guidelines specified by relevant transportation such as AREMA,

## Response to Submission 1424 (Swanee Edwards, June 21, 2020) - Continued

### 1424-355

FHWA, and Caltrans and building agencies and codes would require contractors to account for drainage patterns and topography during design and construction and thus be able to establish safe evacuation areas for construction workers (GEO-IAMF#10). Implementation of project features and actions before and during construction would avoid increasing exposure of people or structures to potential loss of life, injuries, or destruction beyond what they are exposed to currently in the area's environment due to earthquake-induced flooding."

### 1424-356

The comment noted the area between San Jose and Morgan Hill serves as a wildlife corridor, watershed and flood control plain. Please refer to Table 3.7-27 in Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, in the Draft EIR/EIS; all impacts on biological resources can be avoided or reduced to less than significant.

### 1424-357

Refer to Standard Response SJM-Response-AG-2: Farmland Impacts—Remnant Parcels.

The comment states that the property that was not acquired by HSR would not be usable. Impacts related to loss of roadway access are discussed under SJM-Response-AG-1: Temporary and Permanent Disruption of Agricultural Infrastructure Serving Important Farmland As a Result of Project Construction. This response addresses acreage of Important Farmland that would be converted as a result of such severance. Mitigation Measure AG-MM#1 in Section 3.14, Agricultural Farmland, of the Draft EIR/EIS requires that the Authority (in partnership with the California Department of Conservation) acquire conservation easements to protect an equivalent amount of Important Farmland from future conversion. The Authority acknowledges in Standard Response SJM-Response AG-2: Farmland Impacts—Remnant Parcels that, even with this commitment, some impacts cannot be fully mitigated. More detailed parcel-specific analysis would take place during the appraisal process before property acquisition. This analysis would be consistent with the Uniform Relocation Assistance and Real Property Acquisition Policies Act, which establishes minimum standards for the treatment and compensation of individuals whose real property is acquired for a federally funded project (see Volume 2, Appendix 3.12-A, Relocation Assistance Documents, for more information). Additional information about acquisition, compensation, and relocation assistance is available at the Authority's website:  
[http://www.hsr.ca.gov/Programs/private\\_property.html](http://www.hsr.ca.gov/Programs/private_property.html).

### 1424-358

The comment states that the Morgan Hill Library and the Community and Cultural Center on East Dunne and Monterey Road are in the path of the HSR train. As can be determined by reviewing Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, of the Draft EIR/EIS, neither the Morgan Hill Library nor the Community and Cultural Center on East Dunne and Monterey Road would be displaced by any of the project alternatives. Regarding HSR project status in the Central Valley, as described in the Authority's Draft 2020 Business Plan, the 119-mile Central Valley HSR segment is currently under construction (Authority 2020, as cited in Chapter 1, Project Purpose, Need, and Objectives, of the Draft EIR/EIS).

## Response to Submission 1424 (Swanee Edwards, June 21, 2020) - Continued

### 1424-359

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

San Martin is included in the Morgan Hill and Gilroy Subsection of the HSR project, and analyses of project-related impacts on property values, water quality, agriculture, noise and vibration, and traffic are included in Chapter 3, Affected Environment, Environmental Consequences, and Mitigation Measures, of the Draft EIR/EIS. The Authority has conducted public outreach and hosted meetings with stakeholders in the San Martin neighborhood to gather feedback on the project. For details on this public involvement effort, please refer to Chapter 9, Public and Agency Involvement, of the Draft EIR/EIS.

### 1424-360

The Authority is committed to constructing the project in a manner that minimizes potential impacts on drinking water supplies and flooding, and these commitments are memorialized in PUE-IAMF#4 and HYD-IAMF#2. During the detailed design phase, the Authority would coordinate with utility service providers, including Valley Water, to ensure there is no disruption in utility services during construction (PUE-IAMF#4). With regard to water supplies, where groundwater wells must be relocated, a replacement well would be constructed and operational before the existing well is abandoned. Various other features of the project (e.g. HYD-IAMF#1, HYD-IAMF#3, HYD-IAMF#4) would minimize impacts on groundwater quality, from which southern Santa Clara County derives its water supply. As the floodplain manager for Santa Clara County, the Authority must coordinate with Valley Water during the detailed design phase regarding impacts on floodplains. The design-build contractor would design the project to avoid or minimize adverse impacts on floodplains (HYD-IAMF#2), and Valley Water would review the plans to ensure project construction would not substantially affect existing flood conditions.

### 1424-361

The comment noted HSR would not be a commuter train. Please refer to Impact TR#15 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for information about Caltrain service: "The primary source of increase to Caltrain ridership would be the increase in HSR riders at San Jose Diridon Station, followed by HSR riders at the Gilroy Station. HSR would have fewer stops than Caltrain service between Gilroy, San Jose, Millbrae, and San Francisco and thus would have shorter travel times, which may result in some Caltrain commuters shifting to HSR to these limited destinations. However, Caltrain would continue to provide service to the five non-HSR stations between Gilroy and San Jose and 24 stations between San Jose and San Francisco and would likely continue to have lower fares. Caltrain would also serve as a feeder service to and from HSR for passengers along the Caltrain service route to access statewide travel with HSR. Overall, the addition of HSR to the corridor from Gilroy to San Jose (and on to San Francisco) would add passenger rail service capacity."

### 1424-362

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

### 1424-363

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.



## Submission 1677 (Suzanne Elliott, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1677 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Suzanne  
**Last Name :** Elliott

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1677-4351 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1677-4352 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1677-4353 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1677-4354 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1677-4355 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Suzanne Elliott

Sincerely,  
 Suzanne Elliott  
 El Granada, CA 94018  
 woodsorrel649@gmail.com

## Response to Submission 1677 (Suzanne Elliott, June 23, 2020)

### **1677-4351**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1677-4352**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1677-4353**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1677-4354**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1677-4355**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1854 (Karen Ellis, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1854 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Karen  
**Last Name :** Ellis

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1854-4856 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1854-4857 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1854-4858 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1854-4859 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1854-4860 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Karen Ellis  
 2115 Encinal Ave Alameda, CA 94501-4321  
 melisiart@gmail.com

## Response to Submission 1854 (Karen Ellis, June 22, 2020)

### **1854-4856**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1854-4857**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1854-4858**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1854-4859**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1854-4860**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1608 (Britta Ellwanger, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1608 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Britta  
**Last Name :** Ellwanger

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1608-4196 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1608-4197 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1608-4198 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1608-4199 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1608-4200 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Britta Ellwanger  
 565 Mission Vineyard Rd San Juan Bautista, CA 95045-9519  
 u09bellwanger@gmail.com



## Response to Submission 1608 (Britta Ellwanger, June 22, 2020)

### **1608-4196**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1608-4197**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1608-4198**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1608-4199**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1608-4200**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1626 (Brygn Ellwanger, June 24, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1626 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Brygn  
**Last Name :** Ellwanger

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1626-4251 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1626-4252 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1626-4253 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1626-4254 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1626-4255 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Brygn Ellwanger  
 301 The Alameda Unit 1327 San Juan Bautista, CA 95045-7051  
 bmwong27@gmail.com

## Response to Submission 1626 (Brygn Ellwanger, June 24, 2020)

### **1626-4251**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1626-4252**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1626-4253**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1626-4254**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1626-4255**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1594 (Maryann Emery, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1594 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Maryann  
**Last Name :** Emery

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1594-5826 | Please don't contribute to the loss of wildlife, open space or agricultural land. I was born in San Jose in 1946 and I mourn our valley and the hills.
- 1594-5827 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1594-5828 |
- 1594-5829 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1594-5830 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1594-5831 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Maryann Emery  
 San Jose, CA 95129  
 memery@redshift.bc.ca

## Response to Submission 1594 (Maryann Emery, June 22, 2020)

### **1594-5826**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

Comment noted.

### **1594-5827**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1594-5828**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1594-5829**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1594-5830**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1594-5831**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.



## Submission 1512 (Danielle Enderson, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1512 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Danielle  
**Last Name :** Enderson

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1512-3806 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1512-3807 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1512-3808 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1512-3809 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1512-3810 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Danielle Enderson  
 610 Chesterton Ave Belmont, CA 94002-2714  
 girlnextdoor@pacbell.net

## Response to Submission 1512 (Danielle Enderson, June 22, 2020)

### **1512-3806**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1512-3807**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1512-3808**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1512-3809**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1512-3810**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1327 (Richard Engfer, none, May 29, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1327 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 5/29/2020  
**Submission Date :** 5/29/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Richard  
**Last Name :** Engfer

**Stakeholder Comments/Issues :**

1327-126

Portion I am most interested is "San Jose Diridon Station Approach Subsection". The map presented is too small a scale for me to understand possible routing near Diridon Station.

Is there a larger scale presentation available with which one can understand precise location of railway? If so, please tell me where it is available.

Thank you,

Richard Engfer

6748 Landerwood Lane

San Jose CA 95120-5526

My potentially affected property is 525 Sunol Street San Jose CA 95126

## Response to Submission 1327 (Richard Engfer, none, May 29, 2020)

### 1327-126

Please refer to Figures 2-34 and 2-47 in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS for information about the San Jose Diridon Station Approach Subsection. For a smaller scale, Appendix 3.1-A, Parcels within the HSR Project Footprint, provides a zoomed in view and identifies parcels crossed by each alternative. Please also refer to Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record. These composite plans, combined with Appendix 3.1-A, provide the ability to identify specific changes near Diridon Station.

## Submission 1391 (Janet Espinosa, June 18, 2020)

To: HSR Authority  
From: Janet Espinosa  
Topic: EIR/EIS  
Date: 16 June 2020

1391-450 | These comments relate to the San Jose to Merced Project Section Draft EIR/EIS. First let me say that I agree with your agency's assessment that Alternative 4 is the "preferred alternative" as it will provide HSR service to a transportation hub and could be a focal point for economic activity in downtown Gilroy. If alternative 4 is indeed accepted, then the comments that follow will not be necessary.

That said, I want to comment on the possible choice of the East Gilroy HSR station and the negative impacts of Alternative 3. Should that ill-advised option happen, I will address the scarcity of information on the impacts. The removal of prime agricultural land is obviously negative, but I will focus on the impact to residents and traffic issues. Although I have read in some detail from all parts of the EIR, these comments come mainly from review of section 3.13 charts, maps, and written material on Alternative 3.

1391-451 | Since Alternative 3 would go through agricultural land near scattered residential areas, the impacts have not been sufficiently noted on the residential areas, most specifically on Marcella Avenue. Should the route and station be as suggested in Alternative 3, then the rural well and water systems would be adversely impacted. It seems that 2.14 Remnant Parcel Analysis is incomplete. If all these five properties, wells, and septic systems were removed, then the parking lot could be accessed much easier from Marcella Avenue. The traffic route is shown in the EIR but not adequately explained nor the impacts to residents shown. We don't want to move, but your own evaluation says that the HSR station would "introduce a use incompatible with these types of existing land use."

1391-452 | The HSR is described as being "viaduct from Las Animas to Leavesley", then it should be going over Leavesley Road. The expansion of Leavesley to four lanes and the raising of the road so the HSR trains go underneath is counterproductive. Not only that, the raised section of Leavesley would not allow for safe entrance onto Marcella Avenue, especially for those travelling east. The traffic patterns have not been adequately addressed on either Leavesley Road or Marcella Avenue.

1391-453 | In conclusion, the selection of your preferred Alternative 4 (or even alternatives 1 or 2) through downtown Gilroy would create a transportation hub and encourage economic development. But should the HSR station in Gilroy be placed on the east side, then more impacts need to be acknowledged and more detailed measures taken.

Thank you.

*Janet Espinosa*



## Response to Submission 1391 (Janet Espinosa, June 18, 2020)

### 1391-450

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

The comment supports Alternative 4 and opposes Alternative 3.

### 1391-451

Please refer to Section 3.13, Station Planning, Land Use, and Development, in the Final EIR/EIS, which has been revised to clarify that Impact LU#4 refers to the permanent conversion of agricultural land to a new transportation use through East Gilroy and the introduction of this incompatible use, a transportation corridor, as a significant and unavoidable impact. There is no mitigation to the introduction of this transportation corridor into a primarily agricultural area. Additionally, if a privately owned well is located within the permanent HSR right-of-way, the Authority will not cut off access until a replacement well has been provided and is fully operational. If a well must be replaced, the Authority will pay for the cost of the replacement well. Text has been added to Impact HYD#9 in Section 3.8, Hydrology and Water Resources, of the Final EIR/EIS describing that the Authority would replace privately owned wells within the permanent HSR right-of-way.

### 1391-452

The extent of viaduct is limited where possible to minimize costs. Keeping HSR on viaduct through the East Gilroy Station would also require the UPRR track as well as the stub-end tracks on viaduct. Putting two cross roads on embankment over the tracks is more cost- effective than extending the viaduct an additional 1.8 miles.

Vehicles will be able to safely turn from Leavesley Road to Marcella Avenue as the intersection would meet roadway geometric and safety requirements. Leavesley Road, as shown in Book 3C on sheet CV-TT1102, is designed for speeds of 50 mph and reaches the existing elevation at Marcella Avenue.

Traffic modelling was conducted for Leavesley Road at US 101, Arroyo Circle, Marcella Avenue, and New Avenue. For these intersections there would be no change in Level of Service (LOS) operationsOS under Alternative 3 when compared to the No Project Alternative. Delay at Marcella would be reduced under Alternative 3 by 1.6 seconds in the morning and 0.9 second in the afternoon. There would be no change in the expected delay at US 101, Arroyo Circle, or New Avenue. Therefore, Alternative 3 is expected to improve traffic on Leavesley Road. Please refer to Appendix 3.2-A, Transportation Data on Roadways, Freeways, and Intersections, for existing and modelled LOS and delay at intersections. The Transportation Technical Report provides a thorough discussion of the traffic modelling that was conducted for preparing the Draft EIR/EIS. Traffic patterns on Leavesley Road were analyzed adequately to confirm that LOS would be maintained under Alternative 3 and that vehicle delay would be reduced.

### 1391-453

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

The comment noted Alternative 3 would have more impacts in Gilroy.

## Submission 1395 (Janet Espinosa, June 18, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1395 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/18/2020  
**Submission Date :** 6/18/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Janet  
**Last Name :** Espinosa

Janet Espinosa

Representing residents of Marcella Ave.

**Stakeholder Comments/Issues :**

HSR Authority

EIR/EIS San Jose to Merced

1395-455

I am writing both as an individual and as a representative of the non-formal Marcella Avenue resident group. We have been involved with the HSR meetings and discussions since 2011. \*The purpose of this letter is to continue to support the placement of the Gilroy station in downtown\*. Although we have read the EIR/EIS, we do not have the expertise to select between alternatives 1-2-4. We do fully ask for the \*exclusion of Alternative 3\* or East Gilroy Station.

1395-456

\*A HSR station in downtown Gilroy supports the idea of a regional transportation center\*. We understand that there will be business and traffic concerns during construction as explained in the EIR, but the long term benefits outweigh the temporary inconveniences. The development of the downtown station allows residents to either bike or walk to the station, and it would encourage business in that area. Tourists and other visitors would be able to access bus, train and other transportation alternatives. The shared use of tracks or at least rail right-of-way has benefit to the community.

Thank you for the detailed EIR and this opportunity to comment. I will send a separate letter regarding the east Gilroy impacts.

Sincerely,

\*Janet

Espinosa\*

## Response to Submission 1395 (Janet Espinosa, June 18, 2020)

### 1395-455

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

The comment opposes Alternative 3.

### 1395-456

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

The comment supports a Downtown Gilroy Station.

## Submission 1455 (Neil Etling, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1455 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/23/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Neil  
**Last Name :** Etling

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1455-5695 | While I am a fan of transit projects, one as grand, expensive and permanent as high-speed rail in California must be done right with lasting impact fully understood.
- 1455-5696 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1455-5697 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1455-5698 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1455-5699 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Neil Etling  
628 Bancroft St Santa Clara, CA 95051-5656  
njetling@yahoo.com

## Response to Submission 1455 (Neil Etling, June 23, 2020)

### **1455-5695**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

Thank you for your comment.

### **1455-5696**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1455-5697**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1455-5698**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1455-5699**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.



## Submission 1783 (pat evans, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1783 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** pat  
**Last Name :** evans

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1783-4566 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1783-4567 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1783-4568 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1783-4569 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1783-4570 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
pat evans  
Palm Springs, CA 92264  
evans.patricia@gmail.com

## Response to Submission 1783 (pat evans, June 23, 2020)

### **1783-4566**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1783-4567**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1783-4568**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1783-4569**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1783-4570**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2048 (Luci Evanston, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2048 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Luci  
**Last Name :** Evanston

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2048-5616 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2048-5617 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2048-5618 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2048-5619 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2048-5620 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Luci Evanston  
San Bruno, CA 94066  
luci.evanston@salusengineering.com

## Response to Submission 2048 (Luci Evanston, June 22, 2020)

### **2048-5616**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **2048-5617**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **2048-5618**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **2048-5619**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **2048-5620**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1574 (Paula Faria, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1574 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Paula  
**Last Name :** Faria

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1574-4051 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1574-4052 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1574-4053 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1574-4054 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1574-4055 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Paula Faria  
 280 Hazelton Ct Morgan Hill, CA 95037-3522  
 fariagomez@gmail.com



## Response to Submission 1574 (Paula Faria, June 22, 2020)

### **1574-4051**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1574-4052**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1574-4053**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1574-4054**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1574-4055**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1840 (Nancy Federspiel, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1840 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Nancy  
**Last Name :** Federspiel

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1840-4801 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1840-4802 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1840-4803 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1840-4804 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1840-4805 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Nancy Federspiel  
 1345 Altschul Ave Menlo Park, CA 94025-6605  
 nancyafeder@gmail.com

## Response to Submission 1840 (Nancy Federspiel, June 22, 2020)

### **1840-4801**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1840-4802**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1840-4803**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1840-4804**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1840-4805**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1823 (James Feichtl, June 23, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1823 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** James  
**Last Name :** Feichtl

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1823-4726 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1823-4727 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1823-4728 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1823-4729 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1823-4730 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 James Feichtl  
 2036 Lyon Ave Belmont, CA 94002-1637  
 kkidguy@gmail.com

## Response to Submission 1823 (James Feichtl, June 23, 2020)

### **1823-4726**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1823-4727**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1823-4728**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1823-4729**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1823-4730**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1946 (Ari Feinsmith, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1946 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Ari  
**Last Name :** Feinsmith

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1946-5216 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1946-5217 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1946-5218 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1946-5219 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1946-5220 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Ari Feinsmith  
 Sunnyvale, CA 94089  
 ari.feinsmith@gmail.com

## Response to Submission 1946 (Ari Feinsmith, June 22, 2020)

### **1946-5216**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1946-5217**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1946-5218**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1946-5219**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1946-5220**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1566 (Jan Fenwick, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1566 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Jan  
**Last Name :** Fenwick

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1566-4016 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1566-4017 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1566-4018 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1566-4019 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1566-4020 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Jan Fenwick  
 Los Altos, CA 94022  
 janfenwick@me.com

## Response to Submission 1566 (Jan Fenwick, June 22, 2020)

### **1566-4016**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1566-4017**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1566-4018**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1566-4019**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1566-4020**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1718 (Lisa Fernandez, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1718 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Lisa  
**Last Name :** Fernandez

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1718-4396 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1718-4397 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1718-4398 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1718-4399 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1718-4400 | reject the east-of-Gilroy station location.
- 1718-6195 | Please get an unbiased company to do your EIR. The one cited above is certainly biased.  
 This is one mistake you cannot afford to make.  
 I am a Republican but I am also a friend of the environment.  
 Do the right thing and don't sell out.

Sincerely,  
 Lisa Fernandez  
 280 Coral Reef Ave Half Moon Bay, CA 94019-4210  
 hmbliisa650@gmail.com



## Response to Submission 1718 (Lisa Fernandez, June 23, 2020)

### **1718-4396**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1718-4397**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1718-4398**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1718-4399**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1718-4400**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

### **1718-6195**

It is unclear to whom the commenter is referring, but the Authority has contracted with a team of expert environmental consultants that is unbiased and does not have any financial stake in the outcome of this project to prepare the Draft EIR/EIS.

## Submission 1586 (Patrick Ferraro, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1586 DETAIL

**Status :** Completed  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Patrick  
**Last Name :** Ferraro

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1586-4106 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1586-4107 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1586-4108 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1586-4109 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1586-4110 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Patrick Ferraro  
 351 Brookwood Ave San Jose, CA 95116-2742  
 ptferraro5@gmail.com

## Response to Submission 1586 (Patrick Ferraro, June 22, 2020)

### **1586-4106**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1586-4107**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1586-4108**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1586-4109**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1586-4110**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1967 (Thomas Ferrito, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1967 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Thomas  
**Last Name :** Ferrito

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1967-5296 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1967-5297 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1967-5298 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1967-5299 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1967-5300 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Thomas Ferrito  
 9 Simons Way Los Gatos, CA 95030-6115  
 ferritolaw@mindspring.com

## Response to Submission 1967 (Thomas Ferrito, June 22, 2020)

### **1967-5296**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1967-5297**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1967-5298**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1967-5299**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1967-5300**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1787 (Kathryn Fetter, June 23, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1787 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Kathryn  
**Last Name :** Fetter

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1787-4586 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1787-4587 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1787-4588 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1787-4589 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1787-4590 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Kathryn Fetter  
 1409 Sunnyslope Ave Belmont, CA 94002-3729  
 katfet@sbcglobal.net

## Response to Submission 1787 (Kathryn Fetter, June 23, 2020)

### **1787-4586**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1787-4587**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1787-4588**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1787-4589**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1787-4590**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1569 (Kate Finn, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1569 DETAIL**

**Status :** Completed  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Kate  
**Last Name :** Finn

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1569-4031 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1569-4032 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1569-4033 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1569-4034 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1569-4035 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Kate Finn  
 21361 Milford Dr Cupertino, CA 95014-1327  
 kfinn@mac.com

## Response to Submission 1569 (Kate Finn, June 22, 2020)

### **1569-4031**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1569-4032**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1569-4033**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1569-4034**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1569-4035**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1838 (Katy Fitzgerald, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1838 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Katy  
**Last Name :** Fitzgerald

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1838-4796 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1838-4797 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1838-4798 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1838-4799 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1838-4800 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Katy Fitzgerald  
 2989 Huff Ave San Jose, CA 95128-3064  
 Katy.Fitzgerald@missioncollege.edu



## Response to Submission 1838 (Katy Fitzgerald, June 22, 2020)

### **1838-4796**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1838-4797**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1838-4798**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1838-4799**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1838-4800**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1405 (LAWRENCE FLEISCHER, Self, June 18, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1405 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/18/2020  
**Submission Date :** 6/18/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** LAWRENCE  
**Last Name :** FLEISCHER

**Stakeholder Comments/Issues :**

1405-198

Because Morgan Hill encourages pedestrian, auto, school bus, and truck crossing of rail tracks between Tennant Ave and Cochrane Road, this stretch of HSR track should be below grade (6 to 10 ft) with low-height roadway bridges over the tracks. A Texas study estimates a stopped tractor-trailer will require 27 seconds to restart and cross a railroad track. School bus timing would be similar. Out of town visitors attending Morgan Hill events such as Mardi Gras need to cross the tracks and might believe they could cross safely if there was a train a quarter of a mile away but because the train is traveling at a speed in excess of 161 ft/sec they would be struck by the train. There are about 3000 collisions a year at RR crossings in USA. The HSR needs to be designed so these collisions do not occur in communities such as Morgan Hill currently with multiple grade-level train crossings. Additionally, if the HSR tracks were at grade level and traffic needed to be stopped at crossings, it would significantly increase the response time of emergency ambulances and police vehicles - the MH police department is located just to the west of the proposed track route and St. Louise hospital is located east of the proposed route.

## Response to Submission 1405 (LAWRENCE FLEISCHER, Self, June 18, 2020)

### 1405-198

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations, SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety, SJM-Response-SS-2: Emergency Vehicle Response Times.

The comment noted downtown Morgan Hill has pedestrians, vehicles, buses, and trucks crossing the railroad tracks. Safety of all railroad crossings was integral in the HSR design process. The selection of elements for the alignment, such as viaduct, grade crossings, or above- or below-grade crossings, carefully considered safety as well as other constraints, such as cost, engineering constraints, and environmental concerns. Chapter 8, Preferred Alternative, of the Draft EIR/EIS identifies the Preferred Alternative for the San Jose to Central Valley Wye Project Extent as Alternative 4. It was selected based on a balanced consideration of the environmental information presented in the Draft EIR/EIS in the context of project purpose and need; project objectives; the CEQA, NEPA, and Section 404(b)(1) of the Clean Water Act requirements; local and regional land use plans; community and stakeholder preferences; and costs. Section 8.4.1, Review of Alternative Key Differentiators by Subsection, of the Draft EIR/EIS describes the key community and environmental factors that differentiate the alternatives within each subsection of the project.

Regarding alternatives through downtown Morgan Hill avoiding at-grade crossings, the EIR/EIS evaluates multiple alternatives through Morgan Hill including two downtown alternatives (Alternatives 2 and 4) and two alternatives that bypass downtown (Alternatives 1, 2 and 3). In addition, Alternatives 1, 2, and 3 are all grade separated and would not have at-grade crossings like Alternative 4, so the EIR/EIS already evaluated multiple alternatives without at-grade crossings. Regarding a shallow trenched alignment (6 to 10 feet below grade) between Tennant Avenue and Cochrane Road, this would require that Tennant Avenue, San Pedro Avenue Dunne Avenue, E. Main Avenue would all have to be elevated at least 17 above grade to provide for a minimum overhead clearance of at least 23 feet 4 inches (which is the UPRR standard) for freight clearance and to accommodate the overhead contact system for HSR trains. The raising of road grades could require closure of current road connections for Depot Street, Railroad Avenue. Grade separations would also require additional right of way. In addition, the vertical grade of the freight tracks would be limited to 1 percent, which

### 1405-198

means there would be additional 600 to 1,000' extent of the trench south of Tennant, for a minimum below grade section of approximately 2.8 miles. Such an alternative would be much more disruptive than the proposed at-grade construction with Alt. 4. Trenching is much more expensive than at-grade construction and there would be the additional cost of 4 roadway elevated overcrossings. As explained further in Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations, grade separations are not considered feasible mitigation primarily due to cost and the EIR/EIS has identified other mitigation measures for impacts related to traffic, noise, and emergency vehicle response times.

## Submission 1977 (Nancy Fomenko, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1977 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Nancy  
**Last Name :** Fomenko

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1977-5336 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1977-5337 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1977-5338 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1977-5339 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1977-5340 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Nancy Fomenko  
 7523 Deveron Ct San Jose, CA 95135-2102  
 blingomarie@yahoo.com

## Response to Submission 1977 (Nancy Fomenko, June 22, 2020)

### **1977-5336**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1977-5337**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1977-5338**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1977-5339**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1977-5340**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1552 (Kay Fontana, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1552 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Kay  
**Last Name :** Fontana

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1552-3956 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1552-3957 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1552-3958 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1552-3959 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1552-3960 | reject the east-of-Gilroy station location.

These issues should be addressed to expedite the completion of the project. Not doing an adequate job of planning just leads to years in court with us, concerned citizens who will not stop until the rail is done correctly and safely for wildlife. A wise decision is one that includes complete planning.

Sincerely,  
 Kay Fontana  
 2143 Coastland Ave San Jose, CA 95125-2608  
 kayfontana@earthlink.net

## Response to Submission 1552 (Kay Fontana, June 22, 2020)

### 1552-3956

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1552-3957

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1552-3958

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1552-3959

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1552-3960

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1921 (Rita Foster, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1921 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Rita  
**Last Name :** Foster

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1921-5136 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1921-5137 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1921-5138 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1921-5139 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1921-5140 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Rita Foster  
 3190 Rubino Dr Apt 113 San Jose, CA 95125-6366  
 ritafostersharkey@gmail.com

## Response to Submission 1921 (Rita Foster, June 22, 2020)

### **1921-5136**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1921-5137**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1921-5138**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1921-5139**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1921-5140**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2026 (Gina Frangione, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2026 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Gina  
**Last Name :** Frangione

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

2026-6156 | It has come to my attention that the High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the

2026-6157 | Pacheco Pass area. I'm concerned that the DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy. The alternatively proposed downtown Gilroy station would not compromise hundreds of acres of farmland while remaining more centrally located, and resultantly, a more equitable option.

2026-6158 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail. This project as it stands at the moment, is perilous to mountain lions, coyotes, tule elk, deer, and other species that need to cross the area to mate, find food and water sources, and establish habitats throughout the region.

2026-6159 | I implore the Authority to work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and

2026-6160 | reject the east-of-Gilroy station location to preserve the integrity of this vibrant habitat for people and animals for years to come.

Sincerely,  
 Gina Frangione  
 PO Box 312 Pescadero, CA 94060-0312  
 gina-f@att.net



## Response to Submission 2026 (Gina Frangione, June 22, 2020)

### **2026-6156**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **2026-6157**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **2026-6158**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **2026-6159**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **2026-6160**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1984 (Antony Fraser-Smith, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1984 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Antony  
**Last Name :** Fraser-Smith

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

Dear High Speed Rail:

1984-751 | It's pretty clear that your current environmental review is deficient as far as wildlife is concerned. Badly needed are better wildlife connections in Coyote Valley and Pacheco Pass. My feeling is that these connections could be provided at comparatively little extra cost, and they would shut up moderate observers such as myself. Thanks.

Sincerely,  
Antony Fraser-Smith  
71 Alma Ct Los Altos, CA 94022-1743  
acfs@stanford.edu

## Response to Submission 1984 (Antony Fraser-Smith, June 22, 2020)

### 1984-751

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

## Submission 1389 (Pamela Frederick, June 18, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1389 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/18/2020  
**Submission Date :** 6/18/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Pamela  
**Last Name :** Frederick

**Stakeholder Comments/Issues :**

1389-448 | I live near downtown Morgan Hill. My home is close to the Villa Mira Monte Morgan Hill and our court terminates where the railroad tracks cut through Morgan Hill. We have lived in our home since 2006. We are used to the frequency of train traffic coming through right next to our house, but we are very concerned about the proposed frequency of the high speed rail. We have 5 young kids and we play out in the court and in our back yard a lot. The frequency of the high speed rail would diminish our experience enjoying our neighborhood.

1389-449 | Beyond my own personal experience with my home, I am concerned about the negative impact on the type of ambience that our community has worked so hard to create over the years. We don't need the high speed rail cutting through our downtown. It would impact travelling east to west through the town and could be an issue for emergency medical services.

Please do not place the high speed rail through Morgan Hill's downtown following the existing rail line. It will negatively impact our community.

Pamela Frederick  
Life Long Resident of Morgan Hill

## Response to Submission 1389 (Pamela Frederick, June 18, 2020)

### 1389-448

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

### 1389-449

Thank you for your comment. For a detailed analysis of impacts related to community character and cohesion, please refer to Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS. For an analysis of impacts related to access for emergency vehicles, please refer to Section 3.11, Safety and Security, of the Draft EIR/EIS.



## Submission 1576 (Jeffrey Freilich, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1576 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Jeffrey  
**Last Name :** Freilich

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1576-4056 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1576-4057 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1576-4058 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1576-4059 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1576-4060 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Jeffrey Freilich  
Whitestone, NY 11357  
mocosoj@gmail.com

## Response to Submission 1576 (Jeffrey Freilich, June 22, 2020)

### **1576-4056**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1576-4057**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1576-4058**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1576-4059**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1576-4060**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1987 (Julene Freitas, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1987 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Julene  
**Last Name :** Freitas

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1987-5376 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1987-5377 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1987-5378 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1987-5379 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1987-5380 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Julene Freitas  
 455 43rd St Oakland, CA 94609-2139  
 jujuba@mindspring.com

## Response to Submission 1987 (Julene Freitas, June 22, 2020)

### **1987-5376**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1987-5377**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1987-5378**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1987-5379**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1987-5380**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1945 (Marian Fricano, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1945 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Marian  
**Last Name :** Fricano

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1945-5211 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1945-5212 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
1945-5212 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
1945-5212 | station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1945-5213 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
1945-5213 | work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
1945-5213 | running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
1945-5213 | the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
1945-5213 | too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1945-5214 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1945-5215 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Marian Fricano  
4271 N 1st St San Jose, CA 95134-1256  
fricano.marian@gmail.com

## Response to Submission 1945 (Marian Fricano, June 22, 2020)

### **1945-5211**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1945-5212**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1945-5213**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1945-5214**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1945-5215**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1657 (Cheryl Fuelleman, June 24, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1657 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Cheryl  
**Last Name :** Fuelleman

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

Please listen to the facts:

- 1657-5880 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1657-5881 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1657-5882 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1657-5883 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1657-5884 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Cheryl Fuelleman

Sincerely,  
 Cheryl Fuelleman  
 1241 Valley Quail Cir San Jose, CA 95120-4143  
 cheryl.fuelleman@gmail.com

## Response to Submission 1657 (Cheryl Fuelleman, June 24, 2020)

**1657-5880**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

**1657-5881**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

**1657-5882**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

**1657-5883**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

**1657-5884**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1521 (Marilyn Fuller, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1521 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Marilyn  
**Last Name :** Fuller

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1521-3836 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1521-3837 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1521-3838 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1521-3839 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1521-3840 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Marilyn Fuller  
 20202 Black Rd Los Gatos, CA 95033-9537  
 mdfuller1@aol.com

## Response to Submission 1521 (Marilyn Fuller, June 22, 2020)

### **1521-3836**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1521-3837**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1521-3838**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1521-3839**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1521-3840**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1862 (Kathryn Funk, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1862 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Kathryn  
**Last Name :** Funk

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1862-4886 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1862-4887 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1862-4888 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1862-4889 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1862-4890 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Kathryn Funk  
 681 N 18th St San Jose, CA 95112-3033  
 kathryn.funk408@gmail.com

## Response to Submission 1862 (Kathryn Funk, June 22, 2020)

**1862-4886**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

**1862-4887**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

**1862-4888**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

**1862-4889**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

**1862-4890**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1416 (Maria Furman, Yerba Buena HS, June 21, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1416 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/21/2020  
**Submission Date :** 6/21/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Maria  
**Last Name :** Furman

**Stakeholder Comments/Issues :**

1416-205

Please reconsider placing speed rail through downtown Morgan Hill. Morgan Hill is a very small and quiet town with historical buildings and beautiful views, and placing this high force train along its main street will totally ruin it. We moved there 4 years ago hoping to retire in a few years and stay in this quiet place, but now with a speed rail just a few yards away from our house we will be forced to move somewhere else.

Going along 101 is much more reasonable, it will not impact people and environment that much since there is mostly fields and open space there. Please do not ruin Morgan Hill, think about people, not just about profits.

## Response to Submission 1416 (Maria Furman, Yerba Buena HS, June 21, 2020)

### 1416-205

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

The comment supports Alternatives 1 and 3. The comment noted concern about alternatives that would travel through Morgan Hill. Please refer to Table S-3 and S-5 of the Draft EIR/EIS for a comparison of the impacts of each alternative.

## Submission 1542 (Barbara Galli, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1542 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Barbara  
**Last Name :** Galli

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1542-5784 | Please do additional studies and redo your plans to ensure wildlife has safe migration points in all areas of
- 1542-5785 | your project (C. V. and P. P.) Also reevaluate the location and impacts on wildlife and agriculture of any proposed facilities.
- 1542-5786 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1542-5787 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1542-5788 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1542-5789 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1542-5790 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Barbara Galli  
 7156 Anjou Creek Ct San Jose, CA 95120-4112  
 bdgalli1@hotmail.com

## Response to Submission 1542 (Barbara Galli, June 22, 2020)

### **1542-5784**

Please refer to Section 3.7.7.7, Wildlife Movement, of the Draft EIR/EIS for this information. The analysis that has been conducted is sufficient, and additional studies are not warranted.

### **1542-5785**

The comment is noted and does not indicate any specific concern regarding any of the conclusions in the Draft EIR/EIS. The analysis that has been conducted is sufficient, and additional studies are not warranted.

### **1542-5786**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1542-5787**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1542-5788**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1542-5789**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1542-5790**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1476 (Suman Ganapathy, June 24, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1476 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Suman  
**Last Name :** Ganapathy

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear Sirs,

- 1476-2921 | I have reviewed the San Jose-to-Merced Draft EIR/EIS and am greatly concerned about the impact of the high speed railway Alternative 2 & 4 on downtown Morgan Hill, the historical Villa Miramonte building & its environs, and the Coyote Valley corridor. These two routes will have an exceedingly detrimental effect on our city (cutting the city into two parts, sound and aesthetic pollution), as well as creating dangerous and unmanageable roadblocks on already congested roads during peak hours.
- 1476-2922 | The very thought of high speed trains rushing every 3-7 minutes during office hours fills me with horror. Various organizations including the Morgan Hill Historical Society have already sent detailed letters enumerating all the ways in which the entire city will be affected. Though options 2 & 4 may seem to be the more economical solution currently, it may in fact, end up being the most expensive route in terms of loss of lives, revenue and potential lawsuits in the long run.
- 1476-2923 | I urge you to take these two routes (2 and 4) out of the equation. In fact, I am not convinced that the high speed railway is necessary, given its environmental and financial impact to the surrounding areas and cities it is harming, as well as the escalating cost - but that is a whole other story.
- Sincerely,  
Suman Ganapathy

## Response to Submission 1476 (Suman Ganapathy, June 24, 2020)

### 1476-2921

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass, SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment expresses opposition to Alternatives 2 and 4 and concern regarding downtown Morgan Hill, which are noted.

Impacts on historical resources are analyzed in Section 3.17, Cultural Resources, of the Draft EIS/EIR. Specifically, operational impacts on the setting of Villa Mira Monte are discussed in Section 3.17.7.3, Historic Built Resources.

Although the noise and vibration of the existing and proposed train service may be deemed as unsuitable for certain activities, unless a quiet setting is considered to be a character-defining feature or an important aspect of integrity of a historic property, operational alterations to a setting, such as increased noise levels, are generally not considered a significant impact or a significant change to historic built resources. Villa Mira Monte does not have a quiet setting as a character-defining feature or important aspect of integrity. Impacts on built resources caused by operations is analyzed under Impact CUL#6.

Vibration analysis in Section 3.4.6.3, Vibration, did not identify Villa Mira Monte as a vibration-sensitive facility. Please refer to Impact NV#10.

The project would have no impact on NRHP- or CRHR-eligible or CEQA-only built historic resources from intermittent noise and vibration caused by operations. Therefore, CEQA does not require mitigation.

Chapter 4, Section 4(f)/6(f) Evaluation, specifies that additional project features would apply to Villa Mira Monte as related to potential aesthetic and noise/vibration impacts, including adoption of design standards (AVQ-IAMF#1) and design review process to guide the development of non-station area structures (AVQ-IAMF#2). Mitigation measures calling for noise barriers (NV-MM#1) and visual screening will also apply (AVQ-MM#3, AVQ-MM#4, and AVQ-MM#6). As outlined in Section 3.4, Noise and Vibration, and Section 3.16, Aesthetics and Visual Quality, these measures will minimize

### 1476-2921

the noise and visual impacts on Villa Mira Monte. As a result, the site's diminished use and associated loss of revenue are not reasonably foreseeable consequences of HSR operation.

### 1476-2922

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment expresses concern over the frequency of trains traveling through the Morgan Hill community and concern regarding Alternatives 2 and 4, which are noted.

### 1476-2923

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment expresses opposition to Alternatives 2 and 4. Please refer to Section 1.2.4.6, Public Benefits of the High-Speed Rail System to the Region, for a summary of the benefits of HSR.



## Submission 1636 (Suman Ganapathy, June 24, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1636 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Suman  
**Last Name :** Ganapathy

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

Dear Sirs,

- 1636-5863 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1636-5864 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1636-5865 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1636-5866 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1636-5867 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Suman Ganapathy

Sincerely,  
 Suman Ganapathy  
 17487 Calle Caballeria Ct Morgan Hill, CA 95037-7517  
 sumanmitraganapathy@gmail.com

## Response to Submission 1636 (Suman Ganapathy, June 24, 2020)

**1636-5863**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

**1636-5864**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

**1636-5865**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

**1636-5866**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

**1636-5867**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1551 (Paul Gardner, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1551 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Paul  
**Last Name :** Gardner

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1551-3951 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1551-3952 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1551-3953 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1551-3954 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1551-3955 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Paul Gardner  
 1211 Olive Branch Ln San Jose, CA 95120-4746  
 paulgardner1757@yahoo.com

## Response to Submission 1551 (Paul Gardner, June 22, 2020)

### 1551-3951

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1551-3952

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1551-3953

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1551-3954

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1551-3955

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1646 (Chantilly Gaudy, June 24, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1646 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Chantilly  
**Last Name :** Gaudy

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1646-4286 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1646-4287 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1646-4288 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1646-4289 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1646-4290 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Chantilly Gaudy  
 San Jose, CA 95139  
 tilyg@gmail.com

## Response to Submission 1646 (Chantilly Gaudy, June 24, 2020)

### **1646-4286**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1646-4287**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1646-4288**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1646-4289**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1646-4290**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1624 (Diana Gilbert, June 24, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1624 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Diana  
**Last Name :** Gilbert

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1624-4241 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1624-4242 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1624-4243 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1624-4244 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1624-4245 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Diana Gilbert  
 San Bruno, CA 94066  
 gilbertconsult@yahoo.com

## Response to Submission 1624 (Diana Gilbert, June 24, 2020)

### **1624-4241**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1624-4242**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1624-4243**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1624-4244**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1624-4245**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1728 (Jim Gineer, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1728 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Jim  
**Last Name :** Gineer

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1728-4426 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1728-4427 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1728-4428 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1728-4429 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1728-4430 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Jim Gineer  
4424 S Centinela Ave Los Angeles, CA 90066-6293  
jademademassagewear@gmail.com

## Response to Submission 1728 (Jim Gineer, June 23, 2020)

### 1728-4426

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1728-4427

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1728-4428

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1728-4429

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1728-4430

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1834 (Lisa Giovanazzi, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1834 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Lisa  
**Last Name :** Giovanazzi

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1834-4776 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1834-4777 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1834-4778 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1834-4779 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1834-4780 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Lisa Giovanazzi  
 19290 Oak Glen Ave Morgan Hill, CA 95037-9491  
 lmgiovanazzi@gmail.com

## Response to Submission 1834 (Lisa Giovanazzi, June 22, 2020)

### **1834-4776**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1834-4777**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1834-4778**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1834-4779**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1834-4780**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1955 (Teresa Giovanzana, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1955 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Teresa  
**Last Name :** Giovanzana

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1955-5251 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1955-5252 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1955-5253 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1955-5254 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1955-5255 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Teresa Giovanzana  
 1321 Ridley Way San Jose, CA 95125-3734  
 teresagiovanzana@comcast.net

## Response to Submission 1955 (Teresa Giovanzana, June 22, 2020)

### 1955-5251

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1955-5252

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1955-5253

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1955-5254

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1955-5255

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1544 (John Gize, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1544 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** John  
**Last Name :** Gize

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1544-3916 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1544-3917 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1544-3918 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1544-3919 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1544-3920 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 John Gize  
 5562 Le Fevre Dr San Jose, CA 95118-3924  
 gizej1@att.net

## Response to Submission 1544 (John Gize, June 22, 2020)

### **1544-3916**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1544-3917**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1544-3918**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1544-3919**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1544-3920**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1461 (Luz Godinho, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1461 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/23/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Luz  
**Last Name :** Godinho

**Stakeholder Comments/Issues :**

1461-3033 | We didn't receive notice of this comment period. Please extend it.

1461-3034 | Do not build. It would negatively impact an immense amount of wildlife and families.

## Response to Submission 1461 (Luz Godinho, June 23, 2020)

### 1461-3033

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-1: Public Outreach.

### 1461-3034

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.



## Submission 1993 (jane gomery, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1993 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** jane  
**Last Name :** gomery

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1993-5406 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1993-5407 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1993-5408 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1993-5409 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1993-5410 | reject the east-of-Gilroy station location.

THANK YOU FOR PROTECTING OUR NATURAL RESOURCES

Sincerely,  
 jane gomery  
 Burlingame, CA 94010  
 smokiethecat@gmail.com

## Response to Submission 1993 (jane gomery, June 22, 2020)

### **1993-5406**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1993-5407**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1993-5408**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1993-5409**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1993-5410**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1451 (Maria Gomez, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1451 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/23/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Maria  
**Last Name :** Gomez

**Stakeholder Comments/Issues :**

1451-3037

Do not build

Sent from my iPhone

## Response to Submission 1451 (Maria Gomez, June 23, 2020)

1451-3037

Comment noted. Thank you.

## Submission 1534 (Claudia Gonzalez, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1534 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Claudia  
**Last Name :** Gonzalez

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1534-5774 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1534-5775 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1534-5776 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1534-5777 | I urge the Authority to work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1534-5778 | reject the east-of-Gilroy station location. Please consider this option and help us in the community protect our essential wildlife.

Sincerely,  
Claudia Gonzalez  
802 Delmas Ave San Jose, CA 95125-1512  
claudia.e.lindas@gmail.com

## Response to Submission 1534 (Claudia Gonzalez, June 22, 2020)

### 1534-5774

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### 1534-5775

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### 1534-5776

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### 1534-5777

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### 1534-5778

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.



## Submission 2010 (Margaret Goodale, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #2010 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Margaret  
**Last Name :** Goodale

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2010-5476 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2010-5477 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2010-5478 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2010-5479 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2010-5480 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Margaret Goodale  
 1135 Palou Dr Pacifica, CA 94044-4214  
 margstan@sbcglobal.net

## Response to Submission 2010 (Margaret Goodale, June 22, 2020)

**2010-5476**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

**2010-5477**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

**2010-5478**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

**2010-5479**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

**2010-5480**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1579 (Richard Goodman, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1579 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Richard  
**Last Name :** Goodman

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1579-4071 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1579-4072 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1579-4073 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1579-4074 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1579-4075 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Richard Goodman  
 Oakland, CA 94611  
 ragoodmanster@gmail.com

## Response to Submission 1579 (Richard Goodman, June 22, 2020)

### **1579-4071**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1579-4072**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1579-4073**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1579-4074**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1579-4075**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1801 (Diane Gordon, June 23, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1801 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Diane  
**Last Name :** Gordon

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1801-4641 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1801-4642 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1801-4643 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1801-4644 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1801-4645 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Diane Gordon  
 2113 Darnis Cir Morgan Hill, CA 95037-3836  
 dianebird@charter.net

## Response to Submission 1801 (Diane Gordon, June 23, 2020)

### **1801-4641**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1801-4642**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1801-4643**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1801-4644**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1801-4645**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1408 (RITA GORMLEY, May 15, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1408 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 5/15/2020  
**Submission Date :** 5/15/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** RITA  
**Last Name :** GORMLEY

**Stakeholder Comments/Issues :**

1408-2928

I was not informed that the Gilroy meeting scheduled for May 14th was cancelled and moved to a video meeting. I was unable to get online to observe/attend that meeting.

By your having my email information, will you be notifying me of other "changes" that occur to published meeting times and places? I am also planning to attend the meeting in Los Banos scheduled for May 18th. If that meeting is to be altered to a video meeting, I request to be notified so I can keep informed.

## Response to Submission 1408 (RITA GORMLEY, May 15, 2020)

### 1408-2928

The notice of availability of the Draft EIR/EIS, which notified the public of the community open houses and public hearing times and locations, also specified that "Due to public health and safety requirements concerning the coronavirus, the community open house(s) and/or the public hearing for the Draft EIR/EIS may need to occur as online and/or teleconference meetings only. Please check the Authority website ([www.hsr.ca.gov](http://www.hsr.ca.gov)) for more information, including up-to-date information on the planned hearing and open houses." The Authority did not undergo a notification effort for these meeting changes, as they were identified on its public website.

## Submission 1550 (Morgan Gray, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1550 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Morgan  
**Last Name :** Gray

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1550-3946 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1550-3947 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1550-3948 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1550-3949 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1550-3950 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Morgan Gray  
 830 Addison St Berkeley, CA 94710-2048  
 the.gray.zoo@gmail.com

## Response to Submission 1550 (Morgan Gray, June 22, 2020)

### **1550-3946**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1550-3947**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1550-3948**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1550-3949**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1550-3950**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1480 (brianna grossman, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1480 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** brianna  
**Last Name :** grossman

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1480-3676 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1480-3677 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1480-3678 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1480-3679 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1480-3680 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 brianna grossman  
 9 Bayswater Ave Burlingame, CA 94010-2926  
 briagrossman@gmail.com

## Response to Submission 1480 (brianna grossman, June 22, 2020)

### **1480-3676**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1480-3677**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1480-3678**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1480-3679**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1480-3680**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1924 (Melissa Grush, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1924 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Melissa  
**Last Name :** Grush

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1924-5146 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1924-5147 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1924-5148 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1924-5149 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1924-5150 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Melissa Grush  
 725 Butternut Ct Union City, CA 94587-1410  
 mmgrush@yahoo.com

## Response to Submission 1924 (Melissa Grush, June 22, 2020)

### **1924-5146**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1924-5147**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1924-5148**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1924-5149**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1924-5150**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2018 (Regina Guggenheim, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #2018 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Regina  
**Last Name :** Guggenheim

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2018-5506 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2018-5507 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2018-5508 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2018-5509 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2018-5510 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Regina Guggenheim  
 Foster City, CA 94404  
 rsguggenheim@gmail.com

## Response to Submission 2018 (Regina Guggenheim, June 22, 2020)

### **2018-5506**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **2018-5507**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **2018-5508**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **2018-5509**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **2018-5510**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1795 (Brian Haberly, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1795 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Brian  
**Last Name :** Haberly

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1795-4616 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1795-4617 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1795-4618 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1795-4619 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1795-4620 | reject the east-of-Gilroy station location.

HSR will forever change our region. Let's get it right, by ensuring that wildlife, so critical to our region and state, is protected and enhanced, not decimated by poor placement and poor decision making in route designs.

Sincerely,  
 Brian Haberly  
 46 S 16th St San Jose, CA 95112-2029  
 brianhaberly@gmail.com

## Response to Submission 1795 (Brian Haberly, June 23, 2020)

### **1795-4616**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1795-4617**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1795-4618**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1795-4619**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1795-4620**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1628 (Rosalie Hackett, June 24, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1628 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Rosalie  
**Last Name :** Hackett

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1628-5850 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) is completely wrong! It concludes that the rail's impact on wildlife is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area.
- 1628-5851 | It is a colossal error in judgment to place a high-speed rail station in the middle of an agriculture and wildlife area. This proposed station will serve NO nearby train riders.
- 1628-5852 | It is important to place the High-Speed rail tracks and station near the population center in South Santa Clara County.
- 1628-5853 | Downtown Gilroy is the best option because it already has a CalTrain station. Transit facilities should be located nearby to meet the needs of the riders.
- 1628-5852 | The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1628-5853 | In addition, the DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is very poor and it makes it impossible to be sure that they will work. This scheme may interfere with already-planned wildlife crossings.
- 1628-5854 | In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1628-5855 | The Authority must work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1628-5856 | REJECT the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Rosalie Hackett  
 San Jose, CA 95124  
 Rosalie\_dancer2@yahoo.com

## Response to Submission 1628 (Rosalie Hackett, June 24, 2020)

**1628-5850**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

**1628-5851**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment's support for Downtown Gilroy Station included in Alternatives 1, 2, and 4 is noted.

**1628-5852**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

**1628-5853**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

**1628-5854**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

**1628-5855**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

**1628-5856**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 2035 (James Haig, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #2035 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** James  
**Last Name :** Haig

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2035-5561 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2035-5562 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2035-5563 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2035-5564 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2035-5565 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 James Haig  
 71 Bayo Vista Way San Rafael, CA 94901-1665  
 james@meta-balance.com

## Response to Submission 2035 (James Haig, June 22, 2020)

### 2035-5561

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 2035-5562

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 2035-5563

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 2035-5564

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 2035-5565

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1738 (Jill Halloran, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1738 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Jill  
**Last Name :** Halloran

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1738-5918 | Please do proper environmental review, not superficial review. Work with expert local agencies that know the lay of the land.
- 1738-5919 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1738-5920 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1738-5921 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1738-5922 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1738-5923 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Jill Halloran  
Cupertino, CA 95014  
jillchalloran@gmail.com

## Response to Submission 1738 (Jill Halloran, June 23, 2020)

### **1738-5918**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1738-5919**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1738-5920**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1738-5921**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass, SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1738-5922**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1738-5923**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.



## Submission 1872 (Kathy Hamilton, June 22, 2020)

San Jose - Merced - RECORD #1872 DETAIL		1872-1178
Status :	Unread	
Record Date :	6/24/2020	
Submission Date :	6/22/2020	
Interest As :	Individual	
First Name :	Kathy	
Last Name :	Hamilton	
Stakeholder Comments/Issues :		
I agree with the Green Hills group out of Palo Alto. Every time they refer to "we" it's the Green Hills group. These comments come from their website.		

The County established the Agricultural Resource Area to indicate where it will focus farmland conservation as part of its strategy for climate resilience and in support of a robust local agricultural economy and food system. The potentially east-of-Gilroy station and maintenance facility would be a significant blow to that effort and make surrounding farmland very vulnerable to development. We need to permanently protect these lands for the long-term sustainability and health of our region and to mitigate the negative impacts from sprawl development and climate change.

It should change the way this section may be constructed in order to be more concerned with the environment.

1872-1174 | In the San Jose-Merced rail alignment draft environmental review the review of impacts to wildlife in Coyote Valley is insufficient and could result in failure to protect wildlife movement as well as causing negative impacts to habitat and the planned wildlife crossings we have fought so hard to bring to the area. For example, rail line fencing might not guide animals to the few safe crossings, and a potential wildlife bridge might be stopped from construction.

1872-1179 | Since the Authority does not have the money to build this segment it should hold off on any approval and certainly purchasing land for the segment.

Kathy Hamilton  
Half Moon Bay, Ca.

1872-1175 | The review of impacts to wildlife in Coyote Valley is insufficient and could result in failure to protect wildlife movement as well as causing negative impacts to habitat and the planned wildlife crossings we have fought so hard to bring to the area. For example, rail line fencing might not guide animals to the few safe crossings, and a potential wildlife bridge might be stopped from construction.

1872-1176 | Additionally, the impacts to farmland and new threats of sprawl from the potential east-of-Gilroy station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area will be extreme. A new station and maintenance facility in this area will consume over two hundred acres of farmland as well as limit wildlife movement. This is why for the past 9 years we have consistently supported the other proposed location for the station in downtown Gilroy. The downtown station provides better transit access in central Gilroy, making it more affordable and equitable with less adverse environmental impacts.

1872-1177 | Why It Matters  
Some wildlife, like mountain lions, face severe threats to their survival  
<<https://click.everyaction.com/k/17961396/212608415/-1816775865?nvp=ew0KICAiVGvUyW50VXJpJjogIm5ncHZhbG9FQTS9FQTAWNS8xLzgxNTE5liwNCiAgIkRpc3RyaWJ1dGlvbGVuaXF1ZUlkljogIjY5NzFkZjdlThjYjQlZWExMS05YjA1LTAwMTU1ZDAzOWU3NCIsDQogIjCJFbVWFpbEFkZjJlc3MiOiAia2F0aGFtM0Bhb2wuY29tIlg0KlQ%3D%3D&hmac=wHEdtv3-leZV21w9rrK0afOGStMw-fWQwa0lXjfaUaw=&emci=dee44cdf-c3b1-ea11-9b05-00155d039e74&emdi=6971df7c-8cb4-ea11-9b05-00155d039e74&ceid=5123014>> due to habitat loss from increased development and barriers to migration. The high speed rail alignment through Coyote Valley and up through Pacheco Pass puts animals like mountain lions, coyotes, tule elk, deer, and others at further risk. It is critical that we maintain wildlife habitat and, where possible, enhance wildlife movement so that animals can do more than just survive, but also thrive in our county.

## Response to Submission 1872 (Kathy Hamilton, June 22, 2020)

### **1872-1174**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass, SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1872-1175**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1872-1176**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

The Authority evaluated Alternative 3 but selected Alternative 4 as the Preferred Alternative. As summarized in Chapter 8, Preferred Alternative, of the Draft EIR/EIS, Alternative 3 includes a station in the less-developed east Gilroy area, would permanently convert the most agricultural farmland, and would have higher impacts on biological and aquatic resources than the Preferred Alternative.

### **1872-1177**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1872-1178**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

The Authority evaluated Alternative 3 but selected Alternative 4 as the Preferred Alternative. As summarized in Chapter 8, Preferred Alternative, of the Draft EIR/EIS, Alternative 3 includes a station in the less-developed east Gilroy area, would permanently convert the most agricultural farmland, and would have higher impacts on biological and aquatic resources than the Preferred Alternative.

### **1872-1179**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

Property acquisitions would not begin prior to a formal approval of a project alternative in the Record of Decision.

## Submission 1589 (Charles Hammerstad, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1589 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Charles  
**Last Name :** Hammerstad

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1589-4121 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1589-4122 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1589-4123 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1589-4124 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1589-4125 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Charles Hammerstad  
780 Portwood Dr San Jose, CA 95120-3334  
chammerstad@aol.com

## Response to Submission 1589 (Charles Hammerstad, June 22, 2020)

### 1589-4121

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1589-4122

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1589-4123

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1589-4124

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1589-4125

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1824 (Barbara Hargrove, June 23, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1824 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Barbara  
**Last Name :** Hargrove

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1824-4731 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1824-4732 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1824-4733 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1824-4734 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1824-4735 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Barbara Hargrove  
 22 Coolidge St Hammond, IN 46324-1806  
 Barway22@aol.com

## Response to Submission 1824 (Barbara Hargrove, June 23, 2020)

### 1824-4731

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1824-4732

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1824-4733

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1824-4734

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1824-4735

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1479 (Amy Harlib, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1479 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Amy  
**Last Name :** Harlib

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1479-3671 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1479-3672 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1479-3673 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1479-3674 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1479-3675 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Amy Harlib  
 212 W 22nd St Apt 2N New York, NY 10011-2707  
 amyharlib@e-activism.com

## Response to Submission 1479 (Amy Harlib, June 22, 2020)

### **1479-3671**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1479-3672**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1479-3673**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1479-3674**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1479-3675**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2051 (Benjamin Harmon, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #2051 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Benjamin  
**Last Name :** Harmon

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2051-5626 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2051-5627 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2051-5628 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2051-5629 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2051-5630 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Benjamin Harmon  
 116 Meadow Dr Stateline, NV 89449  
 nospam2@benharmon.com

## Response to Submission 2051 (Benjamin Harmon, June 22, 2020)

### 2051-5626

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 2051-5627

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 2051-5628

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 2051-5629

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 2051-5630

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1764 (David Harrison, June 23, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1764 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** David  
**Last Name :** Harrison

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1764-4511 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1764-4512 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1764-4513 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1764-4514 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1764-4515 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 David Harrison  
 Boulder Creek, CA 95006  
 harrison@mac.com

## Response to Submission 1764 (David Harrison, June 23, 2020)

### **1764-4511**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1764-4512**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1764-4513**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1764-4514**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1764-4515**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1849 (Peter Hartzman, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1849 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Peter  
**Last Name :** Hartzman

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1849-4836 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1849-4837 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1849-4838 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1849-4839 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1849-4840 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Peter Hartzman  
 1724 Chitamook Ct Sunnyvale, CA 94087-5222  
 phartzman1@comcast.net

## Response to Submission 1849 (Peter Hartzman, June 22, 2020)

### **1849-4836**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1849-4837**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1849-4838**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1849-4839**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1849-4840**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1850 (Bree Haskell, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1850 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Bree  
**Last Name :** Haskell

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1850-4841 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1850-4842 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1850-4843 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1850-4844 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1850-4845 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Bree Haskell  
 Morgan Hill, CA 95037  
 bree.yl@gmail.com

## Response to Submission 1850 (Bree Haskell, June 22, 2020)

### **1850-4841**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1850-4842**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1850-4843**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1850-4844**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1850-4845**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1976 (Nancy Hay, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1976 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Nancy  
**Last Name :** Hay

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1976-5331 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1976-5332 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1976-5333 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1976-5334 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1976-5335 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Nancy Hay  
 373 Pine Ln Los Altos, CA 94022-1648  
 nancy.hay@sbcglobal.net

## Response to Submission 1976 (Nancy Hay, June 22, 2020)

### **1976-5331**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1976-5332**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1976-5333**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1976-5334**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1976-5335**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1855 (Sara Hayden, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1855 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Sara  
**Last Name :** Hayden

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1855-4861 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1855-4862 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1855-4863 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1855-4864 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1855-4865 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Sara Hayden  
649 Silver Ave Half Moon Bay, CA 94019-1566  
hayden.sara@gmail.com

## Response to Submission 1855 (Sara Hayden, June 22, 2020)

### **1855-4861**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1855-4862**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1855-4863**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1855-4864**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1855-4865**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1904 (Noah Haydon, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1904 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Noah  
**Last Name :** Haydon

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1904-5061 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1904-5062 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1904-5063 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1904-5064 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1904-5065 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Noah Haydon  
 Daly City, CA 94015  
 noahhaydon@gmail.com

## Response to Submission 1904 (Noah Haydon, June 22, 2020)

### **1904-5061**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1904-5062**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1904-5063**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1904-5064**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1904-5065**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1653 (Kim Hayes, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1653 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Kim  
**Last Name :** Hayes

**Stakeholder Comments/Issues :**

[~]----- Forwarded message -----

From: kimhayes\_sf@yahoo.com

Date: Jun 23, 2020 3:12 PM

Subject: Draft EIR/EIS Comment

To: san.jose\_merced@hsr.gov

Cc:

- 1653-1346 | My comments are that the alignment will have a significant negative impact on the adjacent neighborhoods in terms of noise, aesthetics and traffic disruption. I am vehemently opposed to this alignment.
- 1653-1347 | Further, others have made the case far better than I could about the importance of Coyote valley to wildlife and how a train will destroy this important wildlife corridor.
- 1653-1348 | I would prefer another path altogether (e.g. Altamont Pass), if the high speed Rail must be built.

Thank you, Kim Hayes

## Response to Submission 1653 (Kim Hayes, June 23, 2020)

### **1653-1346**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

### **1653-1347**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1653-1348**

The comment is noted. The Authority has conducted the environmental review process for the project consistent with the programmatic decisions described in Section 1.1.2, The Decision to Develop a Statewide High-Speed Rail System. A detailed presentation regarding the alternatives screening process is presented in Appendix 2-I, Interim Use/Phased Implementation, and the Altamont Pass alignment was not carried forward for detailed analysis. Please also reference the Bay Area to Central Valley High-Speed Train Final Program EIR/EIS (2008, as cited in Chapter 1 of the Draft EIR/EIS) and the Bay Area to Central Valley Partially Revised Final Program EIR (Authority 2012a, as cited in Chapter 1 of the Draft EIR/EIS) for more detailed information about alternatives considered in this area.



## Submission 1802 (Michael Hayes, June 23, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1802 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Michael  
**Last Name :** Hayes

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1802-4646 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1802-4647 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1802-4648 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1802-4649 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1802-4650 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Michael Hayes  
 301 E I St Benicia, CA 94510-3425  
 youngfezziwig@yahoo.com

## Response to Submission 1802 (Michael Hayes, June 23, 2020)

### **1802-4646**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1802-4647**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1802-4648**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1802-4649**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1802-4650**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1786 (Alyne Hazard, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1786 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Alyne  
**Last Name :** Hazard

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1786-4581 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1786-4582 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1786-4583 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1786-4584 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1786-4585 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Alyne Hazard  
2714 Coit Dr San Jose, CA 95124-1613  
ipowhazard@gmail.com

## Response to Submission 1786 (Alyne Hazard, June 23, 2020)

### **1786-4581**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1786-4582**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1786-4583**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1786-4584**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1786-4585**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1894 (Jim Hazle, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1894 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Jim  
**Last Name :** Hazle

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1894-5011 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1894-5012 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1894-5013 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1894-5014 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1894-5015 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Jim Hazle  
 San Jose, CA 95139  
 oregonaj@gmail.com

## Response to Submission 1894 (Jim Hazle, June 22, 2020)

### **1894-5011**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1894-5012**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1894-5013**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1894-5014**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1894-5015**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1792 (Dan Hendrickson, June 23, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1792 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Dan  
**Last Name :** Hendrickson

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1792-4601 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1792-4602 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1792-4603 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1792-4604 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1792-4605 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Dan Hendrickson  
 39 Liberty Ship Way Sausalito, CA 94965-1731  
 danhendo67@gmail.com

## Response to Submission 1792 (Dan Hendrickson, June 23, 2020)

### **1792-4601**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1792-4602**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1792-4603**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1792-4604**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1792-4605**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2020 (Heide Hennen, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #2020 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Heide  
**Last Name :** Hennen

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2020-5516 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2020-5517 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2020-5518 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2020-5519 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2020-5520 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Heide Hennen  
 2030 Queens Ln San Mateo, CA 94402-3931  
 wotan@msn.com

## Response to Submission 2020 (Heide Hennen, June 22, 2020)

### **2020-5516**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **2020-5517**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **2020-5518**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **2020-5519**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **2020-5520**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1898 (Peggy Hennessee, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1898 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Peggy  
**Last Name :** Hennessee

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1898-5031 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1898-5032 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1898-5033 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1898-5034 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1898-5035 | reject the east-of-Gilroy station location.

Do better, do NOT run the rail line where it causes so much unnecessary damage to critical habitats. Thank you.

Sincerely,  
Peggy Hennessee  
Los Altos, CA 94022  
peggyhennessie@gmail.com

## Response to Submission 1898 (Peggy Hennessee, June 22, 2020)

### 1898-5031

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1898-5032

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1898-5033

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1898-5034

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1898-5035

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1906 (Maria Hennessy, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1906 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Maria  
**Last Name :** Hennessy

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1906-5071 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1906-5072 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1906-5073 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1906-5074 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1906-5075 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Maria Hennessy  
 San Jose, CA 95112  
 mariamhennessy@gmail.com

## Response to Submission 1906 (Maria Hennessy, June 22, 2020)

### **1906-5071**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1906-5072**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1906-5073**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1906-5074**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1906-5075**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1671 (Deborah Hernandez, June 24, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1671 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Deborah  
**Last Name :** Hernandez

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1671-4346 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1671-4347 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
1671-4347 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
1671-4347 | station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1671-4348 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
1671-4348 | work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
1671-4348 | running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
1671-4348 | the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
1671-4348 | too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1671-4349 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1671-4350 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Deborah Hernandez  
18334 Christeph Dr Morgan Hill, CA 95037-3437  
jakeh01@gmail.com

## Response to Submission 1671 (Deborah Hernandez, June 24, 2020)

**1671-4346**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

**1671-4347**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

**1671-4348**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

**1671-4349**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

**1671-4350**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1965 (Maria Herrington, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1965 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Maria  
**Last Name :** Herrington

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

1965-6105 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
 1965-6106 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
 1965-6106 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
 1965-6106 | station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.

1965-6107 | PLEASE, PLEASE can the Authority work with local expert conservation agencies to revise these issues in the  
 1965-6108 | DEIR, and reject the east-of-Gilroy station location? Please.

Sincerely,  
 Maria Herrington  
 3130 Alpine Rd Portola Valley, CA 94028-7549  
 order@greatorgs.com

## Response to Submission 1965 (Maria Herrington, June 22, 2020)

### **1965-6105**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1965-6106**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1965-6107**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1965-6108**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.



## Submission 1346 (Mike Hetzel, June 1, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1346 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 6/1/2020  
**Submission Date :** 6/1/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Mike  
**Last Name :** Hetzel

**Stakeholder Comments/Issues :**

1346-55

Please kill this boondoggle TODAY. This "project" is so different than the one approved by voters in 2008. It's more expensive to build, takes longer to build, costs more for a ride, offers a slower ride, and is just not competitive with existing air travel. Avoid the sunk cost fallacy. What money was spent is gone forever. Stop spending more on this now.

## Response to Submission 1346 (Mike Hetzel, June 1, 2020)

### 1346-55

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

## Submission 1809 (Beth Hicks, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1809 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Beth  
**Last Name :** Hicks

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1809-4681 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1809-4682 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1809-4683 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1809-4684 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1809-4685 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Beth Hicks  
 PO Box 188 Apple Valley, CA 92307-0004  
 ivrylvr4u@gmail.com

## Response to Submission 1809 (Beth Hicks, June 23, 2020)

### **1809-4681**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1809-4682**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1809-4683**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1809-4684**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1809-4685**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1942 (Cindy Hodges, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1942 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Cindy  
**Last Name :** Hodges

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1942-5201 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1942-5202 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1942-5203 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1942-5204 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1942-5205 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Cindy Hodges  
 4311 Quail Run Ct Danville, CA 94506-5842  
 cindyhodges12@gmail.com

## Response to Submission 1942 (Cindy Hodges, June 22, 2020)

### **1942-5201**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1942-5202**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1942-5203**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1942-5204**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1942-5205**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1617 (Leslie Holder, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1617 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Leslie  
**Last Name :** Holder

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1617-4236 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1617-4237 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1617-4238 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1617-4239 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1617-4240 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Leslie Holder  
 Chicago, IL 60615  
 leslie@greenfoothills.org

## Response to Submission 1617 (Leslie Holder, June 22, 2020)

**1617-4236**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

**1617-4237**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

**1617-4238**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

**1617-4239**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

**1617-4240**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1760 (Carla Holmes, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1760 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Carla  
**Last Name :** Holmes

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1760-4491 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1760-4492 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1760-4493 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1760-4494 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1760-4495 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Carla Holmes  
 750 Woodstock Ln Los Altos, CA 94022-3964  
 peteandcarla@sbcglobal.net

## Response to Submission 1760 (Carla Holmes, June 23, 2020)

### **1760-4491**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1760-4492**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1760-4493**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1760-4494**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1760-4495**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1578 (Bob Horne, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1578 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Bob  
**Last Name :** Horne

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1578-4066 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1578-4067 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1578-4068 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1578-4069 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1578-4070 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Bob Horne  
 5340 Romford Dr San Jose, CA 95124-5636  
 redrideraussiebob@yahoo.com

## Response to Submission 1578 (Bob Horne, June 22, 2020)

### **1578-4066**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1578-4067**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1578-4068**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1578-4069**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1578-4070**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1532 (Eliece Horton, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1532 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Eliece  
**Last Name :** Horton

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1532-5768 | Please support the other proposed location for the station in downtown Gilroy. The downtown station provides better transit access in central Gilroy, making it more affordable and equitable with less adverse environmental impacts.
- 1532-5769 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1532-5770 |
- 1532-5771 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1532-5772 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and reject the east-of-Gilroy station location.
- 1532-5773 |

Sincerely,  
 Eliece Horton  
 Aptos, CA 95003  
 elieceh@yahoo.com

## Response to Submission 1532 (Eliece Horton, June 22, 2020)

### **1532-5768**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3, SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment's support for the Downtown Gilroy Station included in Alternatives 1, 2, and 4 is noted.

### **1532-5769**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1532-5770**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1532-5771**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1532-5772**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1532-5773**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1219 (Bill Hough, April 27, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1219 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 4/27/2020  
**Affiliation Type :** Individual  
**Submission Date :** 4/27/2020  
**Interest As :** Individual  
**Submission Method :** Project Email  
**First Name :** Bill  
**Last Name :** Hough  
**Business/Organization :**  
**EIR/EIS Comment :** Yes

**Stakeholder Comments/Issues :**

Staff:

- 1219-7 | You need to reevaluate the environmentl impact for not only the San Jose to Merced line ([https://www.hsr.ca.gov/docs/programs/statewide\\_rail/proj\\_sections/SanJose\\_Merced/Staff-Recommended\\_SJ\\_to\\_Merced\\_Preferred\\_Alternative.pdf](https://www.hsr.ca.gov/docs/programs/statewide_rail/proj_sections/SanJose_Merced/Staff-Recommended_SJ_to_Merced_Preferred_Alternative.pdf)) but the entire project.
- The environmental impacts on constrction are understated. It would be better for the environment if construction was stopped.
- 1219-8 | More importantly, projected ridership needs to be reevaluated in light of the recent virus scare. When the virus scare began, the congestion problem went away when companies began encouraging staff to work from home at least part of the time. If the virus scare ever ends, more working will work at home and there will be less travel demand. This project needs to be reevaluated in light of recent developments.
- 1219-9 | The combination of environmental damage from construction, including more greenhouse gas emmissions from earth-moving equipment combined with few people using the system as "social distancing" becomes the new normal means that this project needs to be reconsidered.
- Bill Hough  
 Los Altos, BA  
 psa188@yahoo.com

## Response to Submission 1219 (Bill Hough, April 27, 2020)

### **1219-7**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

### **1219-8**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

### **1219-9**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

## Submission 1800 (Katie Howard, June 23, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1800 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Katie  
**Last Name :** Howard

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1800-4636 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1800-4637 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1800-4638 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1800-4639 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1800-4640 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Katie Howard  
 10175 Manfre Rd Morgan Hill, CA 95037-9247  
 kdhoward1@verizon.net

## Response to Submission 1800 (Katie Howard, June 23, 2020)

### **1800-4636**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1800-4637**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1800-4638**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1800-4639**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1800-4640**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1705 (Keith Howell, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1705 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Keith  
**Last Name :** Howell  
**Stakeholder Comments/Issues :**

Comments on the HSR from San Jose to Merced

1705-936

I am strongly apposed to the entire High-Speed Rail project, based on all the existing over-budget expenses, current lengthy construction delays in Central Valley, unknown seismic conditions where the tunnels need to go, and huge permanent disruptions that are expected in very densely populated areas along the route, especially through San Jose and Morgan Hill, California.

1705-937

Specifically for Morgan Hill, the route the HSR Authority desires to use (Alternative # 4) would run through the downtown district, up to 16 trains per hour during peak hours. It would have a major impact on traffic flow on east-west streets, also impacting emergency vehicles, and creating tremendous noise for outdoor events. The constant stream of rail traffic heading north and south would make all outdoor events unbearable at restaurants and historic venues (i.e., Villa Mira Monte). Allowing the HSR to operate through downtown, along the existing Union Pacific Railroad corridor, would have devastating impacts on the city's economy, safety, and environment. Since none of the HSR trains are scheduled to stop in Morgan Hill, there is not even a convenience benefit for the city's residents.

1705-938

By allowing such a failing project to be continued in California (and especially in Morgan Hill) is a waste of more money, with very limited expected benefits for our citizens.

J. Keith Howell

Morgan Hill, California

650-274-2933

## Response to Submission 1705 (Keith Howell, June 23, 2020)

### **1705-936**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

### **1705-937**

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations, SJM-Response-TR-2: Construction Traffic and Parking Management Details, SJM-Response-TR-3: Gate-Down Time Calculation Details.

Please refer to Table 2-14 in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS for this information. In 2029, the assumed first year of HSR operation, two trains per peak hour and one train per off-peak hour would operate between San Francisco and Bakersfield. Daytime operations would be from 7 a.m. to 10 p.m. and nighttime operations would be from 10 p.m. to 7 a.m. In 2040, 40 trains would operate during the daytime and 8 trains would operate during the nighttime. The comment noted rail traffic on outdoor venues like Villa Mira Monte. Please refer to Section 4.6.1.22, Villa Mira Monte (Resource #33), in the Final EIR/EIS for information about effects of Alternatives 2 and 4 on Villa Mira Monte. The comment noted at-grade effects on Morgan Hill.

### **1705-938**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

## Submission 1685 (Julia Howlett, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1685 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Julia  
**Last Name :** Howlett

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1685-4361 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1685-4362 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1685-4363 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1685-4364 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1685-4365 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Julia Howlett  
 1055 N 2nd St San Jose, CA 95112-4931  
 sanjosejulia@gmail.com

## Response to Submission 1685 (Julia Howlett, June 23, 2020)

### **1685-4361**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1685-4362**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1685-4363**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1685-4364**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1685-4365**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1919 (Sharon Hudak, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1919 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Sharon  
**Last Name :** Hudak

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1919-5126 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1919-5127 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1919-5128 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1919-5129 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1919-5130 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Sharon Hudak  
 3531 Greer Rd Palo Alto, CA 94303-4402  
 srh813@gmail.com

## Response to Submission 1919 (Sharon Hudak, June 22, 2020)

### **1919-5126**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1919-5127**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1919-5128**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1919-5129**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1919-5130**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



# Submission 1621 (Sherrill Hufnagel, June 23, 2020)

June 17, 2020  
California High-Speed Rail Authority

RE: SAN JOSE TO MERCED PROJECT SECTION  
PUBLIC COMMENT ON THE DRAFT  
ENVIRONMENTAL IMPACT  
REPORT/ENVIRONMENTAL IMPACT STATEMENT

FROM: SHERRILL HUFNAGEL  
[REDACTED]



1621-3021

The purpose of this letter is to provide public comment on the Draft San Jose to Merced EIR/EIS. I agree with the EIR's assessment that Alternative 4 is the "preferred alternative". This alternative will provide access to a transportation hub for regional and local buses and trains. It will also provide an opportunity for economic growth in the City of Gilroy where adjacent property is zoned for those purposes and utilize our current transportation hub. If "Alternative 4 is selected, then the following issues would not need to be addressed. These are issues regarding "Alternative 3".

The portion of "Alternative 3" that I wish to comment on is the possible choice of the East Gilroy station and the impacts of "Alternative 3". If the ill-advised option should happen, the information regarding impacts is scarce. I have read as much detail regarding the impacts as is possible on an iPad. My comments will come mainly from review of section 3.13 charts, maps, and written material on Alternative 3.

Since Alternative 3 would go through the Santa Clara Agriculture Preserve which is agricultural land with some residential areas, the impacts have not been sufficiently noted on the residential areas. To be specific, there is a residential area on the southern end of Marcella Ave that shares a common well. Should the route and station be as suggested in Alternative 3, then this rural well system would be adversely impacted. It appears that the impacts of additional traffic on Marcella Ave are not adequate. The road currently has little shoulder and depth. Bicycle traffic entering and exiting the Gilroy station from the East appears to not be addressed. It is difficult

1621-3022

1621-3022

to assess in the EIR/EIS exactly how the intersection between Marcella And Leavesley Road will be modified and what traffic controls will be placed at the intersection. The increased flow of traffic on Marcella Ave due to the train station parking lot, specifically in front of this residential area is not adequately addressed. The impacts of increased noise, traffic, construction and new land use on these 5 properties are substantial and on my parcel, totally changing it to a level inconsistent with its current use(parcel#835-15-042). It seems that 3.14 Remnant Parcel Analysis is incomplete. It would appear that if all five properties were bought by HSR, then the parking lot could be accessed in a more effective way that would minimize the impact on local agricultural traffic on Marcella Ave and allow for bicycle and foot traffic from the East into the proposed "Alternative 3 Gilroy Station" off of Marcella Ave., as the EIR/EIS has proposed but has not shown in detail. I, along with the other residents do not want to move, but as the EIR/EIS evaluation states the East Gilroy HSR station would "introduce a use incompatible with these types of existing land use."

1621-3023

1621-3024

The HSR is described as being "Viaduct from Las Animas to Leavesley", if that is the case it should be traveling over Leavesley Road and not require an overpass. Also, it is indicated in figure3.2-8 that the East Gilroy station has a Viaduct. In page 5 of 5, Figure1 "San Jose Central Valley Wye Project Extent(Project) and Alternatives with Vertical Profile", it indicates it is an embankment. The expansion of Leavesley Road into four lanes and then raising the road so the HSR trains could travel underneath is counterproductive. Not only that the raised section of Leavesley Road would not allow for safe entrance onto Marcella Ave, especially those traveling in the easterly direction. Traffic patterns and impacts have not been adequately addressed on both Leavesley Road and Marcella Ave

1621-3025

In conclusion, the selection of the EIR/EIS preferred "Alternative 4" (or even Alternative 1or2) through downtown Gilroy is preferred since it would create a regional hub of all existing methods of transportation. Many impacts for Alternative 3 Gilroy Station have not been adequately presented in EIR/EIS. Thank you for considering my comments.

Sincerely,  
*Sherrill Hufnagel*  
Sherrill Hufnagel

## Response to Submission 1621 (Sherrill Hufnagel, June 23, 2020)

### 1621-3021

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment's support for Alternative 4 is noted.

The comment expresses concern regarding Alternative 3 going through the Santa Clara Agricultural Preserve, lack of impact discussion, and impacts on residential areas. Impact discussion regarding stations is not limited to Section 3.13, Station Planning, Land Use, and Development. Section 3.13 analyzes impacts on the area's land use character. Additional impacts from stations are addressed under specific resources sections, for example in transportation, aesthetics and visual quality, regional growth, and agriculture and farmland. Socioeconomic and displacement impacts are discussed in Section 3.12, Socioeconomics and Communities, as well as land use change impacts (including residential displacements). Station impacts are thoroughly analyzed by resource in the EIR/EIS.

### 1621-3022

The comment requested that the Draft EIR/EIS assess impacts on Marcella Avenue, particularly those at the Leavesley Road intersection, and how the flow of traffic would be addressed on the East Gilroy Station's eastern side. Please refer to Figure 2-62 in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS for an illustration of the project footprint and proposed improvements under Alternative 3 in the referenced area. Table 16 of Appendix 3.2-A, Transportation Data on Roadways, Freeways, and Intersections (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), provides the results of the operations analysis at the Marcella Avenue/Leavesley Road intersection. Marcella Avenue would not be affected by the project, and no changes to the intersection would be made under Alternatives 1, 2, and 4, as the proposed HSR station would be located in Downtown Gilroy. Under Alternative 3, the proposed HSR station would be located in East Gilroy, and Leavesley Road would be widened to provide two through lanes in each direction, with a left turn pocket onto Marcella Avenue. The intersection would be stop-controlled and was shown to operate at LOS A in the AM and PM peak hours with the Project under 2040 conditions. LOS A is indicative of good traffic-operating conditions, with low levels of vehicular delay. Under Alternative 3, the project would improve the portion of Marcella Avenue north of Leavesley Road fronting the five properties referenced by the comment to full City of Gilroy standards, including pedestrian and bicycle accommodations. With the roadway improvements to Marcella Avenue and Leavesley Road, adequate access (Level of Service A) to the referenced parcels would be provided. Construction and noise were analyzed in the EIR/EIS for all locations along the route.

## Response to Submission 1621 (Sherrill Hufnagel, June 23, 2020) - Continued

### 1621-3023

The comment states that the remnant parcel analysis in the Draft EIR/EIS is incomplete in Section 3.14, Agricultural Farmland, but does not state in what specific respect. Remnant parcel analysis is specific to parcels identified as Important Farmland and does not include residential parcels.

The comment also suggests that acquisition of five properties would address incompatible land uses at the East Gilroy Station under Alternative 3. Please refer to Section 3.13, Station Planning, Land Use, and Development, which has been revised to clarify that Impact LU#4 refers to the permanent conversion of agricultural land to a new transportation use through East Gilroy and the introduction of this incompatible use, a transportation corridor, as a significant and unavoidable impact. There is no mitigation to the introduction of this transportation corridor into a primarily agricultural area. No mitigation is required for the adjacent residential uses.

### 1621-3024

The comment requested that the Draft EIR/EIS assess impacts on Marcella Avenue and Leavesley Road in the vicinity of the East Gilroy Station; the comment also questions the grades of the rail alignment and Leavesley Road in the vicinity of the station. Please refer to Drawing AR-Y1102 of Draft EIR/EIS Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, for an illustration of the location and grades of the East Gilroy Station and Leavesley Road. The station is proposed to be at-grade, with Leavesley Road being grade separated, crossing over the HSR tracks. Table 16 of Appendix 3.2-A, Transportation Data on Roadways, Freeways, and Intersections (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), provides the results of the operations analysis at the Marcella Avenue/Leavesley Road intersection. The intersection would be stop-controlled and was shown to operate at LOS A in the AM and PM peak hours with the Project under 2040 conditions. LOS A is indicative of good traffic-operating conditions, with low levels of vehicular delay. The Draft EIR/EIS reviewed traffic conditions in the area referenced by the comment, and significant effects were not identified. As it passes over the tracks, Leavesley Road would be constructed in accordance with engineering standards, including those for stopping sight distance, and safe turns to and from Marcella Avenue could be executed.

### 1621-3025

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations, SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

Please refer to the responses to submission SJM-1621, comments 3021 and 3023.

## Submission 1525 (Joshua Hugg, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1525 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Joshua  
**Last Name :** Hugg

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1525-3851 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1525-3852 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1525-3853 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1525-3854 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1525-3855 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Joshua Hugg  
 308 S Humboldt St San Mateo, CA 94401-3338  
 jshich@comcast.net

## Response to Submission 1525 (Joshua Hugg, June 22, 2020)

### 1525-3851

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1525-3852

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1525-3853

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1525-3854

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1525-3855

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1900 (Carol Hulse, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1900 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Carol  
**Last Name :** Hulse

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1900-5041 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1900-5042 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1900-5043 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1900-5044 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1900-5045 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Carol Hulse  
 La Quinta, CA 92253  
 cah7@comcast.net



## Response to Submission 1900 (Carol Hulse, June 22, 2020)

### **1900-5041**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1900-5042**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1900-5043**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1900-5044**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1900-5045**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1686 (Holly Hunt, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1686 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Holly  
**Last Name :** Hunt

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1686-5897 |
- 1686-5898 | Now more than ever, we need to approach our remaining wild areas with care and respect. Please reconsider
- 1686-5899 | current plans that endanger wildlife. The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR)
- 1686-5900 | wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the
- 1686-5901 | Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife
- 1686-5902 | impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural
- 1686-5903 | Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1686-5904 |
- 1686-5905 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will
- 1686-5906 | work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County
- 1686-5907 | running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of
- 1686-5908 | the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and
- 1686-5909 | too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1686-5910 |
- 1686-5911 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1686-5912 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Holly Hunt  
 49 S Pearl St Apt 8 Denver, CO 80209-2035  
 hollyonpearl@yahoo.com

## Response to Submission 1686 (Holly Hunt, June 23, 2020)

### **1686-5897**

The comment is noted and does not indicate any specific concern regarding any of the conclusions in the Draft EIR/EIS.

### **1686-5898**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1686-5899**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1686-5900**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1686-5901**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1686-5902**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1439 (Robert Hussey, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1439 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/22/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Robert  
**Last Name :** Hussey

#### Stakeholder Comments/Issues :

- 1439-3151 | Since my property is affected by this, I have several questions/comments. First off, why are you putting an "atc site type B" at 27 Park Warren Pl and at 26 Park Village Pl? These are million+ dollar homes that you are taking down. Additionally, there is a vacant lot at the corner of Branham and Monterey Rd. I'm sure that at least one of these could be put in this location and there are many other places where the other one could be placed that would be much cheaper than tearing down a home.
- Speaking of money, I live at 28 Park Warren Pl and would like to know how you are going to handle the reduction in the value of my house? I couldn't find anywhere in your documents where that is discussed. During construction, it is my understanding that my back wall will be torn down. Is this going to be replaced? If so, by the same size or larger wall? During the time that the wall is gone, how am I going to keep my dogs in the yard? How am I going to keep people out of my yard? If someone comes through the back wall area and drowns in my pool, is the HSR project going to be responsible for and handle this? Additionally, what is the compensation for having to live with all of the construction activities during this time?
- 1439-3152 | Reading your documents, it talks about the 2 high speed rails and a freight rail. Is this in addition to the 2 rails that are already there for a total of 5 rail lines or is this only going to be 3? If it's 3, how is that going to work with freight trains that are going both directions.

## Response to Submission 1439 (Robert Hussey, June 22, 2020)

### **1439-3151**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations.

The comment expresses concern about a specific property location and design components. The comment further suggests project design changes that would reduce or eliminate the need for property acquisition at that location. ATC sites are required to be located near track crossovers. Two alternate locations for ATC sites near Park Warren Place and Park Village Place are included in Alternative 4 (Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record); however, only one will ultimately be selected and constructed. Alternate site 2 at 27 Park Warren Place is included in the Preferred Alternative (Chapter 8, Preferred Alternative). Alternate site selection is determined as part of the ROD.

Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS discusses impacts on socioeconomics and communities. The Authority would offer relocation assistance as identified in Section 2.6.2.3, HSR Project Impact Avoidance and Minimization Features, of the Draft EIR/EIS and comply with the Uniform Relocation Assistance and Real Property Acquisition Policies Act.

The commenter's concerns about construction impacts on the individual property are noted. The Authority will continue to engage jurisdictions and stakeholders during the design, construction, and operation of the project.

### **1439-3152**

The comment asks for clarification about the number of tracks that would be operational for the alternatives. For the Preferred Alternative (see Chapter 8, Preferred Alternative, of the Draft EIR/EIS), HSR would operate in blended service to downtown Gilroy utilizing the existing Caltrain tracks. Two blended tracks are required for Caltrain and HSR use in Alternative 4. South of Gilroy HSR would operate on independent infrastructure. Freight rail would not utilize the HSR tracks and there would be no conflict of HSR operations with freight service.

## Submission 1819 (Cynthia Husted, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1819 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Cynthia  
**Last Name :** Husted

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1819-5975 | I have lived in San Jose, California since 1976 and have seen so much of the area become "improved" at the expense of many orchards, open fields and farmlands. Sadly, the wildlife is having more difficulty as time passes to be able to stay in the safety of their habitats and have more recently been coming into the neighborhoods and city. This is not safe for them nor the population because of the accidents with vehicles, attacks on domestic pets and encounters with children/adults that can end up in serious injury or death. The beauty that San Jose used to be known for is disappearing right before our eyes. The children of our future should be able to know and love Santa Clara County for more than just computers, traffic and fast transportation via train.
- 1819-5976 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1819-5977 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1819-5978 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
 1819-5979 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Cynthia Husted  
 1416 Gerlach Dr San Jose, CA 95118-2415  
 chusted1107@yahoo.com



## Response to Submission 1819 (Cynthia Husted, June 23, 2020)

### **1819-5975**

The comment is noted.

### **1819-5976**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass, SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1819-5977**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1819-5978**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1819-5979**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1712 (Linda Hutchins-Knowles, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1712 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Linda  
**Last Name :** Hutchins-Knowles

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

I'm writing to you as a resident of Santa Clara County, a mother, and an environmental advocate who has worked hard to protect the irreplaceable Coyote Valley.

- 1712-5908 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1712-5909 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1712-5910 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1712-5911 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1712-5912 | reject the east-of-Gilroy station location.

Please find a win/win for high-speed rail, the vital ecosystem of Coyote Valley and the wildlife that rely on it.

Sincerely,  
 Linda Hutchins-Knowles  
 San Jose, CA 95118  
 lindahk@mothersoutfront.org

## Response to Submission 1712 (Linda Hutchins-Knowles, June 23, 2020)

### **1712-5908**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1712-5909**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1712-5910**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1712-5911**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1712-5912**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1896 (Jean Hyland, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1896 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Jean  
**Last Name :** Hyland

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1896-5021 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1896-5022 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1896-5023 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1896-5024 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1896-5025 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Jean Hyland  
 7661 Dowdy St Gilroy, CA 95020-5009  
 rpleyahyland@gmail.com

## Response to Submission 1896 (Jean Hyland, June 22, 2020)

### **1896-5021**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1896-5022**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1896-5023**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1896-5024**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1896-5025**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2032 (Peter Ingram, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2032 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Peter  
**Last Name :** Ingram

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2032-5551 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2032-5552 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2032-5553 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2032-5554 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2032-5555 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Peter Ingram  
 2039 Cordilleras Rd Emerald Hills, CA 94062-3903  
 pingram.consulting@gmail.com



## Response to Submission 2032 (Peter Ingram, June 22, 2020)

### 2032-5551

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 2032-5552

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 2032-5553

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 2032-5554

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 2032-5555

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1549 (Julie Iorns, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1549 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Julie  
**Last Name :** Iorns

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1549-3941 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1549-3942 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1549-3943 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1549-3944 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1549-3945 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Julie Iorns  
 28 Cumin Ln Morgan Hill, CA 95037-9254  
 julie.iorns@gmail.com

## Response to Submission 1549 (Julie Iorns, June 22, 2020)

### **1549-3941**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1549-3942**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1549-3943**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1549-3944**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1549-3945**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1297 (Tansie Iwafuchi, May 24, 2020)

San Jose - Merced - RECORD #1297 DETAIL	
---	--

Status :	Action Pending
Record Date :	5/24/2020
Submission Date :	5/24/2020
Interest As :	Individual
First Name :	Tansie
Last Name :	Iwafuchi

**Stakeholder Comments/Issues :**

This project costs far too much money with very little benefit to the community. The state owes \$54 billion dollars due to COVID. This is not what we should be spending money on this project.

1297-90

## Response to Submission 1297 (Tansie Iwafuchi, May 24, 2020)

### 1297-90

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

## Submission 2006 (Robert Jakovina, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2006 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Robert  
**Last Name :** Jakovina

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2006-5461 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2006-5462 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2006-5463 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2006-5464 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2006-5465 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Robert Jakovina  
 San Jose, CA 95125  
 r.jakovina@comcast.net



## Response to Submission 2006 (Robert Jakovina, June 22, 2020)

### **2006-5461**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **2006-5462**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **2006-5463**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **2006-5464**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **2006-5465**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1776 (Billy James, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1776 DETAIL**

**Status :** Completed  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Billy  
**Last Name :** James

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1776-5940 | I am a huge and vocal supporter of high speed rail.
- 1776-5941 | Your Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area.
- 1776-5942 | The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1776-5943 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1776-5944 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1776-5945 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Billy James  
 218 Oakdale St Redwood City, CA 94062-1739  
 sjames\_rwc@yahoo.com

## Response to Submission 1776 (Billy James, June 23, 2020)

### **1776-5940**

Comment noted. Thank you.

### **1776-5941**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1776-5942**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1776-5943**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1776-5944**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1776-5945**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1584 (Dolores Jandik, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1584 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Dolores  
**Last Name :** Jandik

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1584-4096 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1584-4097 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1584-4098 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1584-4099 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1584-4100 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Dolores Jandik  
 2867 S Bascom Ave Apt 608 Campbell, CA 95008-6285  
 doloresmj@yahoo.com

## Response to Submission 1584 (Dolores Jandik, June 22, 2020)

### **1584-4096**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1584-4097**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1584-4098**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1584-4099**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1584-4100**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2037 (Evan Jane Kriss, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2037 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Evan  
**Last Name :** Jane Kriss

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2037-5571 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2037-5572 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2037-5573 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is INSUFFICIENT to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are INADEQUATE to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2037-5574 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2037-5575 | REJECT the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Evan Jane Kriss  
 26 Cloud View Rd Sausalito, CA 94965-2066  
 samesamejane@gmail.com



## Response to Submission 2037 (Evan Jane Kriss, June 22, 2020)

### **2037-5571**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **2037-5572**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **2037-5573**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **2037-5574**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **2037-5575**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2022 (norm jean bodey galiher, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2022 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** norm  
**Last Name :** jean bodey galiher

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2022-6141 | We need to balance human desires against the needs of the magnificent, complex, intact environment within which we have chosen to live because it so enriches our lives. The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2022-6142 |
- 2022-6143 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2022-6144 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2022-6145 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 norm jean bodey galiher  
 434 Carmelita Dr Mountain View, CA 94040-3259  
 njgaliher@earthlink.net

## Response to Submission 2022 (norm jean bodey galiher, June 22, 2020)

**2022-6141**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

**2022-6142**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

**2022-6143**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

**2022-6144**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

**2022-6145**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 2025 (norma jean galiher, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2025 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** norma  
**Last Name :** jean galiher

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2025-6151 | We need to balance human desires against the needs of the magnificent, complex, intact environment within which we have chosen to live because it so enriches our lives. The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2025-6152 |
- 2025-6153 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2025-6154 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2025-6155 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 norma jean galiher  
 434 Carmelita Dr Mountain View, CA 94040-3259  
 njgaliher@earthlink.net

## Response to Submission 2025 (norma jean galiher, June 22, 2020)

### **2025-6151**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **2025-6152**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **2025-6153**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **2025-6154**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **2025-6155**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1450 (David Jefferson, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1450 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/23/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** David  
**Last Name :** Jefferson

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1450-3621 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1450-3622 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1450-3623 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1450-3624 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1450-3625 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 David Jefferson  
 Morgan Hill, CA 95037  
 djeffers48@yahoo.com



## Response to Submission 1450 (David Jefferson, June 23, 2020)

### 1450-3621

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1450-3622

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1450-3623

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1450-3624

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1450-3625

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1489 (Ashok Jethanandani, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1489 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Ashok  
**Last Name :** Jethanandani

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

1489-5735

I live in East San Jose, close to the proposed east-of-Gilroy station and maintenance facility in the County's Agriculture Resource Area. I disagree with some of the conclusions of the High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR).

1489-5736

The DEIR wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.

1489-5737

The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.

1489-5738

The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and

1489-5739

reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Ashok Jethanandani  
 2927 Glen Craig Ct San Jose, CA 95148-2528  
 ashok.jethanandani@gmail.com

## Response to Submission 1489 (Ashok Jethanandani, June 22, 2020)

### 1489-5735

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### 1489-5736

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### 1489-5737

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### 1489-5738

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### 1489-5739

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1251 (Davis Johnson, May 7, 2020)

<b>San Jose - Merced - RECORD #1251 DETAIL</b>
--

<b>Status :</b>	Unread
<b>Record Date :</b>	5/7/2020
<b>Submission Date :</b>	5/7/2020
<b>Interest As :</b>	Individual
<b>First Name :</b>	Davis
<b>Last Name :</b>	Johnson

**Stakeholder Comments/Issues :**

1251-2341	The current plan does not allow for high speed rail in any part of the State north of Sacramento, leaving a huge part of the state without any benefit economically or environmentally. will this hindrance to the north state be addressed in the first few phases of the construction plan? Thank you for your quick response.
-----------	--

## Response to Submission 1251 (Davis Johnson, May 7, 2020)

### 1251-2341

As shown in Draft EIR/EIS Figure S-1, California High-Speed Rail Statewide System, the HSR system would extend north to Sacramento and south to San Diego in Phase 2. While the HSR system would not extend north of Sacramento, it is still anticipated that the system overall would benefit northern California residents enabling them to travel to the Bay Area, Central Valley, and Southern California.

## Submission 1989 (Jonathan Johnson, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1989 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Jonathan  
**Last Name :** Johnson

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1989-5386 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1989-5387 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
1989-5387 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
1989-5388 | station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1989-5388 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
1989-5388 | work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
1989-5388 | running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
1989-5389 | the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
1989-5390 | too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1989-5389 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1989-5390 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Jonathan Johnson  
Morgan Hill, CA 95037  
johnsonjonathan99@gmail.com



## Response to Submission 1989 (Jonathan Johnson, June 22, 2020)

### **1989-5386**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1989-5387**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1989-5388**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1989-5389**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1989-5390**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1609 (Molly Johnson, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1609 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Molly  
**Last Name :** Johnson

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1609-4201 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1609-4202 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1609-4203 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1609-4204 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1609-4205 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 molly johnson  
 199 W Poplar Ave San Mateo, CA 94402-1151  
 dermskates@aol.com

## Response to Submission 1609 (Molly Johnson, June 22, 2020)

### **1609-4201**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1609-4202**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1609-4203**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1609-4204**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1609-4205**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1990 (Jacquelin Jones, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1990 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Jacquelin  
**Last Name :** Jones

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1990-5391 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1990-5392 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1990-5393 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1990-5394 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1990-5395 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Jacquelin Jones  
 7887 Moorfoot Ct San Jose, CA 95135-2117  
 jonesjacquelin@sbcglobal.net

## Response to Submission 1990 (Jacquelin Jones, June 22, 2020)

### 1990-5391

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1990-5392

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1990-5393

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1990-5394

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1990-5395

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1777 (Sam Jones, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1777 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Sam  
**Last Name :** Jones

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1777-4551 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1777-4552 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1777-4553 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1777-4554 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1777-4555 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Sam Jones  
3008 La Terrace Cir San Jose, CA 95123-5315  
luscombe37081@yahoo.com



## Response to Submission 1777 (Sam Jones, June 23, 2020)

### 1777-4551

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1777-4552

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1777-4553

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1777-4554

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1777-4555

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1769 (Joy Joyner, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1769 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Joy  
**Last Name :** Joyner

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1769-4526 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1769-4527 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1769-4528 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1769-4529 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1769-4530 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Joy Joyner  
 15400 Vineyard Blvd Morgan Hill, CA 95037-8010  
 joy.joyner@gmail.com

## Response to Submission 1769 (Joy Joyner, June 23, 2020)

### **1769-4526**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1769-4527**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1769-4528**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1769-4529**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1769-4530**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1283 (Siddharth Kamath, May 19, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1283 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 5/19/2020  
**Submission Date :** 5/19/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Siddharth  
**Last Name :** Kamath

**Stakeholder Comments/Issues :**

Sir,

1283-74

I am a resident in the Monterey corridor of San Jose and a stakeholder in the HSR project as my residence happens to be within 100 feet of the existing UPRR railway line.

I understand that the city of San Jose has endorsed "Alternative 4" as the preferred option as that will blend with the existing UPRR lines and avoid additional construction cost and disruption that may come with the viaduct alternative. While I support this option, I am requesting strong commitment from the HSR authority to have proper grade separations at the following 3 intersections which are controlled by unmanned crossings today:

1. Monterey-Branham
2. Monterey-Chynoweth
3. Monterey-Skyway

Given the expected speed and peak hour operation frequency, it will be extremely inconvenient and unsafe to have the train go through the above three intersections which are unmanned. We have also had a history of pedestrian accidents at those intersections. The HSR authority must implement proper grade separations at these intersections when going ahead with Alternative 4. This needs to be committed and communicated clearly when creating future drafts and renderings.

Thank you,  
Sid Kamath

## Response to Submission 1283 (Siddharth Kamath, May 19, 2020)

### 1283-74

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The comment noted that Branham, Chynoweth, and Skyway need to be grade separated for Alternative 4. Please refer to Figure 2-48 in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS for information about these intersections. Alternative 4 includes four-quadrant gates at these three intersections. Please refer to Section 2.4.6, At-Grade Crossings, of the Draft EIR/EIS for description of these at-grade crossings. Please refer to Section 3.11.6.3, Community Safety and Security, for information about safety at at-grade crossings.

## Submission 1666 (Kristine Karnos, June 24, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1666 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Kristine  
**Last Name :** Karnos

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1666-5885 | The proposed alternative location in downtown Gilroy makes more sense for people and for farmland and wildlife!
- 1666-5886 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1666-5887 |
- 1666-5888 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1666-5889 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and reject the east-of-Gilroy station location.
- 1666-5890 |

Sincerely,  
 Kristine Karnos  
 1724 Fabian Dr San Jose, CA 95124-1911  
 kkarnos@sbcglobal.net



## Response to Submission 1666 (Kristine Karnos, June 24, 2020)

**1666-5885**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

**1666-5886**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

**1666-5887**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

**1666-5888**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

**1666-5889**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

**1666-5890**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1464 (Edie Keating, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1464 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/23/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Edie  
**Last Name :** Keating

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1464-5714 | I am happy to see the High Speed Rail moving forward, and I look forward to riding it some day! (I'm only 60, so it could happen!)
- 1464-5715 | However, I also love Coyote Valley, and believe it is necessary and very valuable to fully analyze the likely impact of high speed rail on Coyote Valley. The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley
- 1464-5716 | and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1464-5717 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1464-5718 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1464-5719 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Edie Keating  
 3553 Alma St Apt 5 Palo Alto, CA 94306-3540  
 edie.keating100@gmail.com

## Response to Submission 1464 (Edie Keating, June 23, 2020)

### **1464-5714**

Comment noted. Thank you.

### **1464-5715**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1464-5716**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1464-5717**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1464-5718**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1464-5719**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1315 (Michael Kellagher, May 27, 2020)

San Jose - Merced - RECORD #1315 DETAIL	
---	--

Status :	Action Pending
Record Date :	5/27/2020
Submission Date :	5/27/2020
Interest As :	Individual
First Name :	Michael
Last Name :	Kellagher

**Stakeholder Comments/Issues :**

I strongly support rail electrification

1315-70 |

## Response to Submission 1315 (Michael Kellagher, May 27, 2020)

### 1315-70

Thank you for your comment in support of the project.

## Submission 1660 (Miranda Kelley, June 24, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1660 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Miranda  
**Last Name :** Kelley

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1660-4316 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1660-4317 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1660-4318 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1660-4319 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1660-4320 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Miranda Kelley  
 165 Blossom Hill Rd Spc 264 San Jose, CA 95123-5921  
 Mirpanda14@Gmail.com



## Response to Submission 1660 (Miranda Kelley, June 24, 2020)

### **1660-4316**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1660-4317**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1660-4318**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1660-4319**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1660-4320**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1735 (Mary Kellogg, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1735 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Mary  
**Last Name :** Kellogg

**Stakeholder Comments/Issues :**

Please do not divide our beautiful downtown Morgan Hill in two with a high speed rail through our outdoor restaurant and walking areas. Morgan Hill also has a lot of new high density housing that is just opening up and needs to continue to be a desirable residential location.

We supported the HSR with the understanding it would be aligned with the existing freeway and traffic away from our town. If the plan continues to be made to go through the downtown we will be forced to join the efforts to abandon the project altogether.

Dana and Mary Kellogg,  
Morgan Hill residents since 1977

1735-2327

## Response to Submission 1735 (Mary Kellogg, June 23, 2020)

### 1735-2327

The comment's support of alternatives aligned with the existing freeway, Alternatives 1 and 3, is noted.

## Submission 2003 (Stacey Kellogg, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2003 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Stacey  
**Last Name :** Kellogg

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

2003-6120

As a South San Jose resident who regularly enjoys an enhanced quality of life through the natural resources protected in Coyote Valley, I'm writing to ask for your consideration in how the current plan for High Speed Rail will impact wildlife in my neighborhood and suggestions for changes you can make to the current plan to minimize negative impact.

2003-6121

The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.

2003-6122

The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.

2003-6123

The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and

2003-6124

reject the east-of-Gilroy station location.

Thank you for your time and consideration.

Sincerely,  
 Stacey Kellogg  
 307 Copco Ln San Jose, CA 95123-3511  
 Stacey@powwowsanjose.com

## Response to Submission 2003 (Stacey Kellogg, June 22, 2020)

### **2003-6120**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

Comment noted. The Draft EIR/EIS contains several sections of analysis of impacts on wildlife in Coyote Valley.

### **2003-6121**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **2003-6122**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **2003-6123**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **2003-6124**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1873 (Rachel Kellum, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1873 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Rachel  
**Last Name :** Kellum

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

1873-832

While I am excited about the San Jose-Merced rail, I am concerned about the railway's environmental impact. Specifically, the potential for harm in the Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. Additionally, the impacts to farmland and new threats of sprawl from the potential east-of-Gilroy station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area will be extreme. I ask the Railway to work with local conservation experts to revise these issues in the DEIR, and reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Rachel Kellum  
Seaside, CA 93955  
regtuesday@gmail.com



## Response to Submission 1873 (Rachel Kellum, June 22, 2020)

### 1873-832

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

The comment noted potential impacts in Coyote Valley and the Pacheco Pass. The comment noted Alternative 3 impacts on agricultural lands. Please refer to Table 3.14-6 in the Draft EIR/EIS for a comparison of permanent impacts on Important Farmland by alternative: Alternative 1 converts 1,032.6 acres and Alternative 3 converts 1,192.5 acres, with Alternatives 1 and 2 in between.

## Submission 1595 (Claire Kelly, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1595 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Claire  
**Last Name :** Kelly

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1595-4141 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1595-4142 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1595-4143 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1595-4144 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1595-4145 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Claire Kelly  
 1537 Fair Valley Rd El Cajon, CA 92019-3710  
 Kellytkck@aol.com

## Response to Submission 1595 (Claire Kelly, June 22, 2020)

### **1595-4141**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1595-4142**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1595-4143**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1595-4144**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1595-4145**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1986 (Janice Kelly, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1986 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Janice  
**Last Name :** Kelly

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1986-5371 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1986-5372 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1986-5373 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1986-5374 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1986-5375 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Janice Kelly  
 3115 Del Monte St San Mateo, CA 94403-3800  
 jakelly6@gmail.com

## Response to Submission 1986 (Janice Kelly, June 22, 2020)

### **1986-5371**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1986-5372**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1986-5373**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1986-5374**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1986-5375**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1895 (Marissa Kent, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1895 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Marissa  
**Last Name :** Kent

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1895-5016 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1895-5017 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1895-5018 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1895-5019 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1895-5020 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Marissa Kent  
 San Jose, CA 95118  
 marissajenkent@gmail.com



## Response to Submission 1895 (Marissa Kent, June 22, 2020)

### **1895-5016**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1895-5017**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1895-5018**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1895-5019**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1895-5020**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1329 (William Ketterer, May 31, 2020)

San Jose - Merced - RECORD #1329 DETAIL	
---	--

Status :	Action Pending
Record Date :	5/31/2020
Submission Date :	5/31/2020
Interest As :	Individual
First Name :	William
Last Name :	Ketterer

**Stakeholder Comments/Issues :**

I believe alternative 1,2, or 3 to be the best options for San Jose to Merced.

1329-58

## Response to Submission 1329 (William Ketterer, May 31, 2020)

### 1329-58

Comment noted. Thank you.

## Submission 1603 (Jill Kilty Newburn, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1603 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Jill  
**Last Name :** Kilty Newburn

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1603-4181 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1603-4182 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1603-4183 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1603-4184 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1603-4185 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Jill Kilty Newburn  
 11954 De Paul Cir San Martin, CA 95046-9647  
 mail@knfarms.com

## Response to Submission 1603 (Jill Kilty Newburn, June 22, 2020)

### **1603-4181**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1603-4182**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1603-4183**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1603-4184**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1603-4185**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2021 (Sun Kim, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2021 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Sun  
**Last Name :** Kim

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2021-5521 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2021-5522 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2021-5523 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2021-5524 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2021-5525 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Sun Kim  
 Orinda, CA 94563  
 liasoul@hotmail.com



## Response to Submission 2021 (Sun Kim, June 22, 2020)

### 2021-5521

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 2021-5522

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 2021-5523

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 2021-5524

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 2021-5525

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1910 (Kenneth King, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1910 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** Kenneth  
**Last Name :** King

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

1910-6021 | Your Draft Environmental Impact Report (DEIR) is weak and insufficient in regard to the Pacheco Pass, an  
1910-6022 | almost pristine canyon ecosystem from Old California. You must seek to implement adequate protections for  
1910-6023 | the rare and threatened animals that need to cross over to forage and breed in their historic range. The DEIR  
also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially  
placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.  
  
The Authority should work with recognized conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and reject  
the east-of-Gilroy station location.  
  
Sincerely,  
Kenneth King  
1910-6024 | 633 Terrace Ave Half Moon Bay, CA 94019-1549  
1910-6025 | exeditor2003@gmail.com

## Response to Submission 1910 (Kenneth King, June 22, 2020)

### **1910-6021**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1910-6022**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1910-6023**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1910-6024**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1910-6025**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1922 (Laurie King, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1922 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Laurie  
**Last Name :** King

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1922-6031 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1922-6032 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1922-6033 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1922-6034 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1922-6035 | reject the east-of-Gilroy station location. Putting the station in downtown Gilroy would be a far better choice.

Sincerely,  
 Laurie King  
 5462 Tradewinds Walkway Apt 2 San Jose, CA 95123-1838  
 lgking@pacbell.net

## Response to Submission 1922 (Laurie King, June 22, 2020)

### **1922-6031**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1922-6032**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1922-6033**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1922-6034**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1922-6035**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1649 (Jennifer Kirchhoff, June 24, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1649 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Jennifer  
**Last Name :** Kirchhoff

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1649-4291 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1649-4292 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1649-4293 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1649-4294 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1649-4295 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Jennifer Kirchhoff  
 17210 Copper Hill Dr Morgan Hill, CA 95037-6520  
 jvkirchhoff@verizon.net



## Response to Submission 1649 (Jennifer Kirchhoff, June 24, 2020)

### **1649-4291**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1649-4292**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1649-4293**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1649-4294**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1649-4295**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1913 (Karen Kirschling, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1913 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Karen  
**Last Name :** Kirschling

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1913-5101 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1913-5102 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1913-5103 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1913-5104 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1913-5105 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Karen Kirschling  
 San Francisco, CA 94117  
 kumasong@excite.com

## Response to Submission 1913 (Karen Kirschling, June 22, 2020)

### **1913-5101**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1913-5102**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1913-5103**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1913-5104**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1913-5105**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1941 (Yoriko Kishimoto, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1941 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Yoriko  
**Last Name :** Kishimoto

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1941-5196 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1941-5197 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1941-5198 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1941-5199 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1941-5200 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Yoriko Kishimoto  
 Palo Alto, CA 94301  
 yoriko12330@icloud.com

## Response to Submission 1941 (Yoriko Kishimoto, June 22, 2020)

### **1941-5196**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1941-5197**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1941-5198**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1941-5199**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1941-5200**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1772 (Brittany Klauser, June 23, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1772 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Brittany  
**Last Name :** Klauser

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1772-4536 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1772-4537 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1772-4538 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1772-4539 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1772-4540 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Brittany Klauser  
 Milpitas, CA 95035  
 brittanyklauser@gmail.com



## Response to Submission 1772 (Brittany Klauser, June 23, 2020)

### 1772-4536

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1772-4537

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1772-4538

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1772-4539

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1772-4540

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1377 (Bob Kludt, May 27, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1377 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 6/16/2020  
**Submission Date :** 5/27/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Bob  
**Last Name :** Kludt

**Stakeholder Comments/Issues :**

MR. KLUDT: Sure. My name is Bob, last name is Kludt, spelled K-L-U-D-T, and I live in San Martin, California.

MR. GOLDMAN: Please go ahead and share your comment, then. Thanks, Bob.

MR. KLUDT: Okay. So I'm just kind of losing time there, aren't I? Well, my sentiments are --

MR. GOLDMAN: Well, your time is starting now.

1377-174 | MR. KLUDT: Okay, thanks. Yeah, I'm one of the folks that have received a letter here in San Martin stating that, you know, my property could be affected, as well as my brother.

And, you know, I'm looking right now Union Pacific Railroad tracks has about, I don't know, maybe couple hundred yards probably less than that for me right now. And years that I've lived here have been 60. And one train has been significantly enough at least in terms of noise and everything along with -- that goes along with a train as well as ever increasing traffic-wise on Miley Road.

But, yeah, my concern is that we're still talking about this project that just doesn't seem very realistic to me. You know, seems like I'm in a fantasy world.

1377-175 | I've gone to the meetings, the Morgan Hill events trying to, you know, keep in till with Morgan Hill and Gilroy, being that I'm from San Martin and you got to kind of keep connected to both cities, I try to. The meetings that I've gone to in the past, just doesn't seem like a lot of people are listening to our concerns and, you know, it's a significant time right now when the state is so far losing money now in the billions and to be spending a dollar on the high-speed rail project right now just seems to me personally, as well as I know a lot of my neighbors to be a huge, huge waste of money, time, effort, and everything that goes along with it.

And that's basically my thought and my comment.

## Response to Submission 1377 (Bob Kludt, May 27, 2020)

### **1377-174**

The Authority appreciates your participation in the public hearing. Please refer to Section 3.2, Transportation, and Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS for traffic and noise impacts, respectively. Each section presents the impacts from the project and identifies mitigation measures to avoid or reduce significant impacts.

### **1377-175**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

## Submission 1622 (Bob Kludt, June 23, 2020)

June 16, 2020

California High Speed Rail Authority  
Attn: San Jose to Merced Draft DEIR/EIS  
100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
San Jose, CA 95113

Ricci Graham

Subject: San Jose to Merced Draft DEIR Comments



1622-3004

I live in San Martin, CA, very close to the proposed route of this boondoggle train. I have been to several of the "community workshops," that the HSR folks have held in the Morgan Hill Cultural Center. Every single meeting that I've gone to has been nothing more than a lecture by HSR "experts." You folks just don't seem to want to listen to what folks in the communities have to say, including the unincorporated town of San Martin. Your proposed Alternative #4 will effectively wipe out the downtown area of San Martin.

Many promises were made when Proposition 1A was passed. None of those promises are being met. We were promised that this "high-speed" rail would never require subsidies. That has not turned out to be the case. We were also promised that all monies required would be ready and available prior to any start of construction. In addition, and something that made perfect sense at the time, was that the train was to run over the Altamont Pass, to allow for the San Jose/San Francisco to the Central Valley. Why are you folks even thinking that you can, instead, cram it down the throats of those of us living in the Santa Clara and Coyote Valleys? The Central Valley is obviously a very wide, open valley. The valley here in San Martin is only about 3-4 miles wide. What sort of zaniness lead to this decision?

Twelve years down the road, all that has been accomplished is the monstrosity in the Central Valley. Who, in their own right mind, wants to ride your train from Merced to Bakersfield? What a joke. What are you people smoking? Now, after all these years, the plan is to run dirty diesel engines on the CV monstrosity that has displaced both home and business owners that are, in many cases, not even being compensated for the sheer destruction that you have caused. The Cap and Trade funds that are supposed to be used for creating clean, energy-efficient projects are being spent on regular track with dirty diesel engines. You folks are, evidently, getting very good at lying, and your proposal to run this piece-of-junk through the Morgan Hill, San Martin, and Gilroy will do NOTHING to help with easing traffic situations; in fact, your plan will make cross-town traffic in all three of these towns an absolute nightmare. What pleasure are you folks finding in destroying these three towns. Is this some sort of experiment?

I have lived in San Martin for sixty years. There are serious seismic concerns in this area. Have your "experts" not heard of the Calaveras and San Andreas faults? Running this stupid train of yours through the Central Valley would have made perfect sense. Instead, you chose to run it through small, functional communities that provide sanctuary and manageable living conditions for those that work in the Silicon Valley and areas further north. This area has also had groundwater problems over the years. Have you not heard about those events, either?

1622-3005

Anderson Dam, located in Morgan Hill, is currently being drained due to the aforementioned seismic issues. Here again, why would you folks choose to run your train in between two significant fault lines? This is beyond crazy. One even moderate earthquake, which has not happened for several years, making it even MORE likely to occur in the future, will be all it takes to stop your absolutely whack-job boondoggle train right in its tracks (much pun intended)!

1622-3006

Your plan also includes running your "high-speed" train through the Coyote Valley, which so many folks have worked so hard to preserve as an open space and also an area where wildlife can move across the valley. Your train will, as in all aforementioned areas, absolutely DESTROY that area. For what? Who's going to want to pay for a Disneyland-type "B-ticket" train ride to nowhere? You folks really blew it by not consulting with other countries that have built "successful" high-speed trains, but even in those countries, none of those trains are very profitable at all.

1622-3007

We here in San Martin, Morgan Hill, and Gilroy have heard the intimidation tactics that you've employed to the poor souls living in the Central Valley. Is it in your agenda to do the same to us living here? To those of us who have been voicing our displeasure at your "community workshops" (a.k.a. HSR "lectures"), and have watched you folks constantly asking for more money for what appears to have become nothing more than an "experiment" in screwing up people's lives, you have done absolutely NOTHING more than insulted the entire three towns.

1622-3008

Is it also in your plan to build huge monstrosities of elevated track structures with rebar hanging out of the ends that are already starting to rust away? Pretty unsightly for those that have to live anywhere near such as project. (One can only wonder if any of your HSR "experts" happen to live in any of these areas). My guess is very few or none at all, since it has also been evident that you bring in out-of-State contractors to perform shoddy work while completely ignoring local builders.

1622-3009

We in San Martin have some of the best available farmland and ranchlands in the State. There are about 7500 of us, and guess what? EVERY single person I've spoken with has been telling me of their disdain for your project. In fact, most folks, when they hear about this boondoggle, typically just start laughing at the clown show you're providing. (I recall reading an article from a Federal Transportation official who just ripped the Central Valley monstrosity you've created, with our tax dollars, as being a fantasy and referring to it as Disneyland).

As I understand things, you currently do not have the money to proceed with ANY construction in San Martin, Morgan Hill, or Gilroy. All of your work to date has been an incredible WASTE of taxpayer dollars. So many of our roads in California are in absolutely atrocious conditions. Your project's ongoing haphazard construction efforts are impressing no one. STOP THIS BOONDOGGLE NOW!

Sincerely,

*Bob Kludt* 6-16-2020  
Bob Kludt

## Response to Submission 1622 (Bob Kludt, June 23, 2020)

### 1622-3004

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The Authority's efforts to engage with the public are documented in Chapter 9, Public and Agency Involvement, of the Draft EIR/EIS. The purpose of the community working group meetings was to enable informal information exchange between community members and Authority representatives, including engineering, environmental, and planning staff. These small group meetings are intended to allow members to voice concerns and identify local projects for the Authority's consideration. Regarding the commenter's statement about Alternative 4, this alternative would be in blended operations at grade through San Martin to reduce displacements in the downtown area. Lastly, the HSR System in California would run entirely on electricity generated from renewable sources. The HSR trains would not run on diesel engines.

### 1622-3005

Comment noted. To meet the HSR performance criteria that the train be capable of traveling from San Francisco to Los Angeles, it must cross and/or be located near significant faults. Project features, including GEO-IAMF#6, GEO-IAMF#7, and GEO-IAMF#8, would avoid significantly increasing exposure of people or structures to potential loss of life, injuries, or destruction beyond current exposure to seismic hazards in the area.

Please refer to Section 3.9, Geology, Soils, Seismicity and Paleontological Resources, Impact GEO#9 of the Draft EIR/EIS, which notes "The project intersects five hazardous faults, identified by the SST-FD, in the Morgan Hill and Gilroy, Pacheco Pass, and San Joaquin Valley Subsections (SST-FD 2017). All HSR components including tunnels would be designed for the impacts of earthquakes, including bending moments, shear forces, and displacements resulting from surface fault rupture (GEO-IAMF#7). Prior to construction, the design-build contractor would prepare a CMP that would include design measures and actions to minimize or avoid exposure of people or structures to impacts from surface fault rupture, including worker safety protocols for seismic events that could occur during construction (GEO-IAMF#1). The design measures and actions would conform to relevant guidelines specified by transportation and building agencies and codes (GEO-IAMF#10) requiring contractors to account for seismic hazards during design and construction. Implementation of these design measures and actions during project construction would avoid significantly increasing exposure of people or structures to potential loss of life, injuries, or destruction beyond current exposure to surface fault rupture in the area."

Please refer to Section 3.9 of the Draft EIR/EIS, Impact GEO#10, which notes: "The earthquake-induced flooding impacts would be addressed with conventional construction safety measures. The design-build contractor would prepare a CMP that would include features to reduce the potential for earthquake-induced flood hazards to cause personal injury, loss of life, and property damage during construction (GEO-IAMF#1). This may include evacuation plans as well as earthquake response training for workers. Conforming to guidelines specified by relevant transportation such as AREMA, FHWA, and Caltrans and building agencies and codes would require contractors to account for drainage patterns and topography during design and construction and thus be able to establish safe evacuation areas for construction workers (GEO-IAMF#10). Implementation of project features and actions before and during construction would avoid increasing exposure of people or structures to potential loss of life, injuries, or

## Response to Submission 1622 (Bob Kludt, June 23, 2020) - Continued

### **1622-3005**

destruction beyond what they are exposed to currently in the area's environment due to earthquake-induced flooding."

### **1622-3006**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

### **1622-3007**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

### **1622-3008**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The HSR project is required to have funding available to complete any segment it undertakes, so aerial structures would not be left uncompleted and/or rusting, nor will any other component of the HSR infrastructure.

### **1622-3009**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.



## Submission 1515 (Pat Knoop, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1515 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Pat  
**Last Name :** Knoop

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1515-3821 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1515-3822 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1515-3823 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1515-3824 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1515-3825 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Pat Knoop  
 5985 Almaden Expy San Jose, CA 95120-5927  
 patknoop@yahoo.com

## Response to Submission 1515 (Pat Knoop, June 22, 2020)

### **1515-3821**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1515-3822**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1515-3823**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1515-3824**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1515-3825**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2012 (Victoria Kojola, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2012 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Victoria  
**Last Name :** Kojola

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2012-5486 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2012-5487 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2012-5488 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2012-5489 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2012-5490 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Victoria Kojola  
23500 Cristo Rey Dr Unit 522F Cupertino, CA 95014-6537  
vkojola@comcast.net

## Response to Submission 2012 (Victoria Kojola, June 22, 2020)

**2012-5486**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

**2012-5487**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

**2012-5488**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

**2012-5489**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

**2012-5490**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1882 (Jessica Koran, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1882 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Jessica  
**Last Name :** Koran

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1882-4956 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1882-4957 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1882-4958 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1882-4959 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1882-4960 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,

Jessica Koran

1290 Sharon Park Dr Apt 42 Menlo Park, CA 94025-7037

jessicakoran@yahoo.com

## Response to Submission 1882 (Jessica Koran, June 22, 2020)

### **1882-4956**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1882-4957**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1882-4958**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1882-4959**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1882-4960**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1874 (Lorrin Koran, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1874 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Lorrin  
**Last Name :** Koran

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1874-4936 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1874-4937 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1874-4938 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1874-4939 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1874-4940 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Lorrin Koran  
 710 Alvarado Row Stanford, CA 94305-1049  
 lkoran@stanford.edu

## Response to Submission 1874 (Lorrin Koran, June 22, 2020)

### **1874-4936**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1874-4937**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1874-4938**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1874-4939**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1874-4940**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1548 (Susan Korp, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1548 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Susan  
**Last Name :** Korp

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1548-3936 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1548-3937 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1548-3938 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1548-3939 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1548-3940 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Susan Korp  
 1113 Allston Way San Jose, CA 95120-3103  
 indyudtx@aol.com

## Response to Submission 1548 (Susan Korp, June 22, 2020)

### **1548-3936**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1548-3937**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1548-3938**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1548-3939**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1548-3940**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1953 (Deb Kramer, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1953 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Deb  
**Last Name :** Kramer

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1953-5241 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1953-5242 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1953-5243 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1953-5244 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1953-5245 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Deb Kramer  
 San Jose, CA 95129  
 Deb@keepcoyotecreekbeautiful.org

## Response to Submission 1953 (Deb Kramer, June 22, 2020)

### 1953-5241

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1953-5242

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1953-5243

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1953-5244

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1953-5245

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1491 (Anya Kroth, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1491 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Anya  
**Last Name :** Kroth

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1491-3711 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1491-3712 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1491-3713 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1491-3714 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1491-3715 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Anya Kroth  
 15042 Montebello Rd Cupertino, CA 95014-5427  
 anya4yoga@yahoo.com

## Response to Submission 1491 (Anya Kroth, June 22, 2020)

### **1491-3711**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1491-3712**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1491-3713**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1491-3714**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1491-3715**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1299 (Josh Kruse, Mozilla, May 26, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1299 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 5/26/2020  
**Submission Date :** 5/26/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Josh  
**Last Name :** Kruse

**Stakeholder Comments/Issues :**

- 1299-87 | The environmental impact documents are lacking. They address some minor issues - but do not address the Anderson lake dam, the schools impacts, the farmland to be disrupted.
- 1299-88 | I find this whole report to be an amazing amount of wasted time and money. This whole project should be scrapped due to the sheet waste of taxpayer dollars.
- 1299-89 | If the powers that be really want to do a study. how will this impact traffic, education, farm and agriculture, businesses, transportation, law enforcement, etc.

## Response to Submission 1299 (Josh Kruse, Mozilla, May 26, 2020)

### **1299-87**

Impacts on schools are addressed throughout the Draft EIR/EIS, including in Section 3.2, Transportation; Section 3.3, Air Quality and Greenhouse Gases; Section 3.4, Noise and Vibration; Section 3.10, Hazardous Materials and Waste; Section 3.11, Safety and Security; Section 3.12, Socioeconomics and Communities; Section 3.13, Station Planning, Land Use, and Development; Section 3.15, Parks, Recreation, and Open Space; Section 3.16, Aesthetics and Visual Quality; and Chapter 5, Environmental Justice.

Please refer to Draft EIR/EIS Section 3.14, Agricultural Farmland, for impacts related to disruption of farmland. Please refer to Draft EIR/EIS Section 3.15 for an analysis of impacts on Anderson Lake County Park, which includes the reservoir.

### **1299-88**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

### **1299-89**

The Draft EIR/EIS includes an analysis of how construction, operation and maintenance of the project would impact traffic and transportation, schools, agricultural resources, socioeconomics, safety and security, and much more. Please refer to the resource sections within Chapter 3, Affected Environment, Environmental Consequences, and Mitigation Measures, of the Draft EIR/EIS for this material.

## Submission 1988 (Shirley Kung, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1988 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Shirley  
**Last Name :** Kung

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1988-5381 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1988-5382 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1988-5383 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1988-5384 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1988-5385 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Shirley Kung  
 San Jose, CA 95123  
 shirleykung22408@gmail.com

## Response to Submission 1988 (Shirley Kung, June 22, 2020)

### **1988-5381**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1988-5382**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1988-5383**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1988-5384**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1988-5385**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1561 (Carol Kuster, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1561 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Carol  
**Last Name :** Kuster

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1561-3996 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1561-3997 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1561-3998 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1561-3999 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1561-4000 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Carol Kuster  
 3908 Via Milano Campbell, CA 95008-2630  
 carolannkuster@gmail.com

## Response to Submission 1561 (Carol Kuster, June 22, 2020)

### **1561-3996**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1561-3997**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1561-3998**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1561-3999**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1561-4000**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1848 (Trudy Lafrance, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1848 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Trudy  
**Last Name :** Lafrance

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

Dear High Speed rail Authority:

1848-5992 | High Speed Rail and preserving Coyote Valley to mitigate Climate Change and protect agriculture and wildlife are important to the future of the Santa Clara Valley.

1848-5993 | The value of Coyote Valley has even been recognized by the state, but the High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.

1848-5995 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.

1848-5996 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and reject the east-of-Gilroy station location. Please consider these ideas so the Rail will be a win-win from the beginning.

Thank you,  
 Sincerely,  
 Trudy LaFrance, 600 Cambrian Drive, Campbell, California

Sincerely,  
 Trudy Lafrance  
 600 Cambrian Dr Campbell, CA 95008-5534  
 tla1717@sbcglobal.net

## Response to Submission 1848 (Trudy Lafrance, June 22, 2020)

**1848-5992**

Thank you for your comment in support of the project.

**1848-5993**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

**1848-5994**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

**1848-5995**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

**1848-5996**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

**1848-5997**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

**1848-5998**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1428 (Marie Lamb, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1428 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/22/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Marie  
**Last Name :** Lamb

**Stakeholder Comments/Issues :**

1428-880

Please, please, please, PLEASE cancel the high speed train project NOW! The cost is out of control and given COVID-19 and race protests and riots our country's concerns have radically changed and we are in deep financial problems. Citizens can bare only so much more tax increases which are inevitable. I believe the speed train will be barely used and will NOT be welcomed In our town. instead it will be a noisy intrusion through the middle of our town. Let's cut our state losses and can the project now.

Thank you

Marie Lamb

408 779 7592

Sent from my iPhone

## Response to Submission 1428 (Marie Lamb, June 22, 2020)

### 1428-880

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.



## Submission 1557 (Niki Lamb, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1557 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Niki  
**Last Name :** Lamb

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1557-3981 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1557-3982 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1557-3983 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1557-3984 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1557-3985 | reject the east-of-Gilroy station location.

Niki Lamb

Sincerely,  
Niki Lamb  
San Jose, CA 95120  
nlamb8888@gmail.com

## Response to Submission 1557 (Niki Lamb, June 22, 2020)

### **1557-3981**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1557-3982**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1557-3983**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1557-3984**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1557-3985**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1903 (ron landskroner, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1903 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** ron  
**Last Name :** landskroner

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1903-5056 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1903-5057 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1903-5058 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1903-5059 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1903-5060 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 ron landskroner  
 4231 Montgomery St Oakland, CA 94611-4751  
 npauthor@earthlink.net

## Response to Submission 1903 (ron landskroner, June 22, 2020)

### **1903-5056**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1903-5057**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1903-5058**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1903-5059**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1903-5060**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1560 (Pat Lang, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1560 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Pat  
**Last Name :** Lang

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1560-3991 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1560-3992 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1560-3993 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1560-3994 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1560-3995 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Pat Lang  
 25100 Tepa Way Los Altos Hills, CA 94022-4531  
 Vevomen@gmail.com

## Response to Submission 1560 (Pat Lang, June 22, 2020)

### **1560-3991**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1560-3992**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1560-3993**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1560-3994**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1560-3995**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1535 (Kelly Lanspa, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1535 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Kelly  
**Last Name :** Lanspa

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1535-3886 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1535-3887 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1535-3888 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1535-3889 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1535-3890 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Kelly Lanspa  
21260 Almaden Rd San Jose, CA 95120-4304  
kellylanspa@yahoo.com

## Response to Submission 1535 (Kelly Lanspa, June 22, 2020)

### 1535-3886

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1535-3887

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1535-3888

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1535-3889

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1535-3890

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1726 (Roshanee Lappe, June 23, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1726 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Roshanee  
**Last Name :** Lappe

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1726-4421 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1726-4422 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1726-4423 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1726-4424 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1726-4425 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Roshanee Lappe  
 3604 W Estates Ln Unit 105 Rolling Hills Estates, CA 90274-4101  
 roshanee65@gmail.com

## Response to Submission 1726 (Roshanee Lappe, June 23, 2020)

### 1726-4421

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1726-4422

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1726-4423

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1726-4424

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1726-4425

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2042 (Patricia Larenas, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #2042 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Patricia  
**Last Name :** Larenas

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2042-5591 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2042-5592 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2042-5593 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2042-5594 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2042-5595 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Patricia Larenas  
 Mountain View, CA 94040  
 urbanartichoke@gmail.com

## Response to Submission 2042 (Patricia Larenas, June 22, 2020)

### **2042-5591**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **2042-5592**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **2042-5593**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **2042-5594**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **2042-5595**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1513 (Jamie Le, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1513 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Jamie  
**Last Name :** Le

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1513-3811 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1513-3812 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1513-3813 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1513-3814 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1513-3815 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Jamie Le  
 Alameda, CA 94501  
 jledent43@gmail.com

## Response to Submission 1513 (Jamie Le, June 22, 2020)

### **1513-3811**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1513-3812**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1513-3813**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1513-3814**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1513-3815**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1225 (Lloyd Leanse, April 30, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1225 DETAIL

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 4/30/2020  
**Affiliation Type :** Individual  
**Submission Date :** 4/30/2020  
**Interest As :** Individual  
**Submission Method :** Project Email  
**First Name :** Lloyd  
**Last Name :** Leanse  
**Business/Organization :**  
**EIR/EIS Comment :** Yes

### Stakeholder Comments/Issues :

1225-3

What is the Authority's plan for eliminating the environmentally dangerous section of HSR on the San Francisco Peninsula?

On Tue, Apr 28, 2020 at 2:38 PM California High-Speed Rail <info@hsr-email.com> wrote:

> To view this email as a web page, go here.  
 > <<http://view.hsr-email.com/?qs=ce870414e2e8951770129f4a33d559800b6372e9b693567cba62614071c1797fd034b4a520830b711bee9b8e6c9d40b1ad75f44612b010676c41055053fe959c28dc6fc4bf2754ce>>  
 > [image: California High-Speed Rail Authority]  
 > NEWS RELEASE  
 > April 28, 2020  
 >  
 > Ricci Graham  
 > (W) 408-277-1086  
 > (C) 408-348-3433  
 > Ricci.Graham@hsr.ca.gov  
 > California High-Speed Rail Authority Launches Online Resources for  
 > Northern California Community Open Houses  
 > \*SAN JOSE, Calif.\* – Today, the California High-Speed Rail Authority  
 > (Authority) launched a new online web portal for the San Jose to Merced  
 > project section. The new resource is an attempt to help the public better  
 > understand the San Jose to Merced Draft Environmental Document, released  
 > April 24, 2020. The document is the first project-level Draft Environmental  
 > Document into Northern California, studying high-speed rail routes along  
 > the 90-mile San Jose to Merced Project Section from Scott Boulevard in  
 > Santa Clara to Carlucci Road in Merced County.  
 >  
 > "This is an opportunity to expand our outreach and engagement in a new and  
 > innovative way while also adhering to important public health requirements  
 > during this COVID-19 pandemic. By hosting this online format during the  
 > entire public comment period, we are hoping to reach even more people than

> we would have with in-person meetings," said Boris Lipkin, Northern  
 > California Regional Director.  
 >  
 > The new online web portal, linked on our homepage, HSR.ca.gov will remain  
 > up for the duration of the public comment period for the Draft  
 > Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (EIR/EIS) for  
 > the San Jose to Merced Project Section. In addition, due to the social  
 > distancing and shelter in place requirements, Authority staff will use this  
 > portal to conduct online/teleconference webinars to answer questions from  
 > members of the public at the following times (when in-person open houses  
 > were originally scheduled):  
 >  
 > - Open House Live Webinar #1: May 11 4:00-7:00 p.m.  
 > - Open House Live Webinar #2: May 14 4:00-7:00 p.m.  
 > - Open House Live Webinar #3: May 18 4:00-7:00 p.m.  
 >  
 > The public can continue to submit their comments on the San Jose to Merced  
 > Draft EIR/EIS the following ways:  
 >  
 > - Via web comment form on the Authority's website:  
 > \*[www.hsr.ca.gov/programs/environmental/eis\\_eir/draft\\_san\\_jose\\_merced\\_comment.aspx](http://www.hsr.ca.gov/programs/environmental/eis_eir/draft_san_jose_merced_comment.aspx)\*  
 > <<http://click.hsr-email.com/?qs=d8ee6a5c294f0b2d40282f7d11bc4e1c1f695512f8a01b5cc4bc2b9101178d78f2940885af13c51e23463ec49b1a8377a3eee81cc6feef0c>>  
 > - Via email to \*San.Jose\_Merced@hsr.ca.gov\*  
 > <San.Jose\_Merced@hsr.ca.gov> with the subject line "Draft EIR/EIS  
 > Comment"  
 > - Via conventional mail at the address below:  
 >  
 > Attn: San Jose to Merced: Draft EIR/EIS California High-Speed Rail  
 > Authority  
 > 100 Paseo de San Antonio, Suite 300  
 > San Jose, CA 95113  
 >  
 >  
 > - Via oral comment at the San Jose to Merced Public Hearing,  
 > tentatively scheduled\*:  
 >  
 > May 27, 3:00–8:00 p.m.  
 > Santa Clara County Government Center  
 > Board of Supervisors Chambers  
 > 70 W. Hedding Street  
 > San Jose, CA 95110  
 >

## Submission 1225 (Lloyd Leanse, April 30, 2020) - Continued

> After the comment period closes on Monday, June 8, 2020 and the comments  
> received have been evaluated, staff will prepare and issue the Final  
> EIR/EIS document and present it to the Board to consider certification and  
> project approval under CEQA and NEPA.  
>  
> To view the contents of the Draft EIR/EIS, please visit:  
> \*[www.hsr.ca.gov/programs/environmental/eis\\_eir/draft\\_san\\_jose\\_merced.aspx](http://www.hsr.ca.gov/programs/environmental/eis_eir/draft_san_jose_merced.aspx)\*  
> <[http://click.hsr-](http://click.hsr-email.com/?qs=d8ee6a5c294f0b2d230efcbe061fc3bcd82bc85e3010958ef7f9a9743e6139a2a9514dc503463d0a866b5c52cc89f4335563db1444fc4c30)  
email.com/?qs=d8ee6a5c294f0b2d230efcbe061fc3bcd82bc85e3010958ef7f9a9743e6139a2a9514dc503463d0a866b5c52cc89f4335563db1444fc4c30>  
>  
> \*Due to public health and safety requirements concerning the coronavirus,  
> the public hearing for the Draft EIR/EIS may need to occur as online and/or  
> teleconference meetings only.  
>  
> ###  
> SEE MORE AT [WWW.HSR.CA.GOV](http://WWW.HSR.CA.GOV)  
> <[http://click.hsr-](http://click.hsr-email.com/?qs=d8ee6a5c294f0b2da355f10cb9e68de103d61b4f15b25d77e4a693548ed45d04b09635d7afd0f3843f8990e4b177c0136bc0a63885d6eb38)  
email.com/?qs=d8ee6a5c294f0b2da355f10cb9e68de103d61b4f15b25d77e4a693548ed45d04b09635d7afd0f3843f8990e4b177c0136bc0a63885d6eb38>  
> \*California High-Speed Rail Authority\*  
> 770 L Street, Suite 620  
> Sacramento, CA 95814  
> [info@hsr.ca.gov](mailto:info@hsr.ca.gov) <[info@hsr.ca.gov](mailto:info@hsr.ca.gov)?subject=>  
> (916) 324-1541  
> [image: Facebook]  
> <[http://click.hsr-](http://click.hsr-email.com/?qs=d8ee6a5c294f0b2d041e747bdfb2ddb1feac28d5b03ae05468c99a2c08a08f713f26c6d920526419e901ab1434b44ea76e9e0a9325c2d1d)  
email.com/?qs=d8ee6a5c294f0b2d041e747bdfb2ddb1feac28d5b03ae05468c99a2c08a08f713f26c6d920526419e901ab1434b44ea76e9e0a9325c2d1d>  
> [image: Twitter]  
> <[http://click.hsr-](http://click.hsr-email.com/?qs=d8ee6a5c294f0b2d6b3583b4f8dea25886ec9a44553a5241aa76a7f264df4526adecc46223ce9ef23332ac34d83c9f5da790faf120699f6e)  
email.com/?qs=d8ee6a5c294f0b2d6b3583b4f8dea25886ec9a44553a5241aa76a7f264df4526adecc46223ce9ef23332ac34d83c9f5da790faf120699f6e>  
> [image: Instagram]  
> <[http://click.hsr-](http://click.hsr-email.com/?qs=d8ee6a5c294f0b2df4f94af759ccb9a42fd14f9c70343770a4fa45fea11c8d7e0b5a0e3ac8a5be259e266333a202383fa2043384eca5ec04)  
email.com/?qs=d8ee6a5c294f0b2df4f94af759ccb9a42fd14f9c70343770a4fa45fea11c8d7e0b5a0e3ac8a5be259e266333a202383fa2043384eca5ec04>  
> [image: YouTube]  
> <[http://click.hsr-](http://click.hsr-email.com/?qs=d8ee6a5c294f0b2db7cb50cab82677c15fb8486c984ff36d129e5153cbc43ff4945a11f9adad6b376a9407fe76b2182bd2f279e4fb0a6a1f)  
email.com/?qs=d8ee6a5c294f0b2db7cb50cab82677c15fb8486c984ff36d129e5153cbc43ff4945a11f9adad6b376a9407fe76b2182bd2f279e4fb0a6a1f>  
> [image: LinkedIn]  
> <[http://click.hsr-](http://click.hsr-email.com/?qs=d8ee6a5c294f0b2d8acef92c47c1008887f1468d84b85311b1a050972f69d2b88b7cfd182ddf1ce)  
email.com/?qs=d8ee6a5c294f0b2d8acef92c47c1008887f1468d84b85311b1a050972f69d2b88b7cfd182ddf1ce

a2281e5f63530ab696f81f9ade22210d8>  
>  
> -----  
> This email was sent by: California High-Speed Rail Authority  
> 770 L Street Suite 620, Sacramento, CA, 95814 US  
>  
> Privacy Policy  
> <[http://click.hsr-](http://click.hsr-email.com/?qs=d8ee6a5c294f0b2df2ca61da5e70e44aef0a487fe9ba2954ad0c426add255afe96b07118ac76f0d764c7edb2fc7844828d2c07a1dd8d4a5)  
email.com/?qs=d8ee6a5c294f0b2df2ca61da5e70e44aef0a487fe9ba2954ad0c426add255afe96b07118ac76f0d764c7edb2fc7844828d2c07a1dd8d4a5>  
>  
> Unsubscribe  
> <[http://click.hsr-](http://click.hsr-email.com/?qs=d8ee6a5c294f0b2de9dc2060d56840adefafe44b3193ad8d1c4e490deb5e0deb1fdff88b225c6349f9a1da374115c807f0c7709e85333646)  
email.com/?qs=d8ee6a5c294f0b2de9dc2060d56840adefafe44b3193ad8d1c4e490deb5e0deb1fdff88b225c6349f9a1da374115c807f0c7709e85333646>  
>

## Response to Submission 1225 (Lloyd Leanse, April 30, 2020)

### 1225-3

Please refer to the San Francisco to San Jose Draft EIR/EIS for impacts related to HSR in the San Francisco Peninsula region.

## Submission 1233 (Roland Lebrun, April 24, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1233 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 4/30/2020  
**Affiliation Type :** Individual  
**Submission Date :** 4/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**Submission Method :** Project Email  
**First Name :** Roland  
**Last Name :** Lebrun  
**Business/Organization :**  
**EIR/EIS Comment :** Yes

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear Chair Richards and Board Members,

Further to my email of 1.49 PM this afternoon and my attempt to download materials from the Authority's website, I have now discovered that none of the materials for the San Jose to Merced draft EIR are available for download: [https://www.hsr.ca.gov/programs/environmental/eis\\_eir/draft\\_san\\_jose\\_merced.aspx](https://www.hsr.ca.gov/programs/environmental/eis_eir/draft_san_jose_merced.aspx)  
 San Jose to Merced Project Section: Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement | California High-Speed Rail Authority | State of California<[https://www.hsr.ca.gov/programs/environmental/eis\\_eir/draft\\_san\\_jose\\_merced.aspx](https://www.hsr.ca.gov/programs/environmental/eis_eir/draft_san_jose_merced.aspx)>  
 The California High-Speed Rail Authority (Authority) announces the availability of the Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (EIR/EIS) for the San Jose to Merced Project Section of the California High-Speed Rail (HSR) Project. The Draft EIR/EIS has been prepared and is ...  
[www.hsr.ca.gov](http://www.hsr.ca.gov)  
 I am therefore respectfully requesting that the Board immediately direct staff to withdraw the Notice Of Availability and to reissue it at some point in the future as and when these materials are available for review by the general public.

Thank you in advance for your urgent attention to this matter.

Roland Lebrun

From: Roland Lebrun  
 Sent: Friday, April 24, 2020 1:49 PM  
 To: CHSRA Board <[boardmembers@hsr.ca.gov](mailto:boardmembers@hsr.ca.gov)>  
 Cc: [san.jose\\_merced@hsr.ca.gov](mailto:san.jose_merced@hsr.ca.gov) <[san.jose\\_merced@hsr.ca.gov](mailto:san.jose_merced@hsr.ca.gov)>  
 Subject: San Jose to Merced EIR materials

Dear Vice Chair Richards and Board members,

Further to the Notice Of Availability of the San Jose to Merced EIR, I attempted to request an electronic copy of the materials by calling 800-455-8166. However when I selected option 1 (English), I received "This number is unavailable. Please try again later" and the call was disconnected.  
[https://hsr.ca.gov/docs/programs/san\\_jose\\_merced/JM\\_DraftEIR-EIS\\_NOA-English.pdf](https://hsr.ca.gov/docs/programs/san_jose_merced/JM_DraftEIR-EIS_NOA-English.pdf)

Given that I had planned on spending today (4/24) and the entire week-end (total 3 days) reviewing this material, I am respectfully requesting that the Board direct staff to extend the comment period by at least 3 days.

Thank you in advance for your consideration.

Roland Lebrun

1233-42



## Response to Submission 1233 (Roland Lebrun, April 24, 2020)

### 1233-42

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-1: Public Outreach.

The website provided in the comment is correct, and Volumes 1 through 3 of the Draft EIR/EIS are available for public download at that location. Links for content of Volumes 1, 2, and 3 are located at the bottom of the website page.

## Submission 1234 (Roland Lebrun, April 30, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1234 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 4/30/2020  
**Affiliation Type :** Individual  
**Submission Date :** 4/30/2020  
**Interest As :** Individual  
**Submission Method :** Project Email  
**First Name :** Roland  
**Last Name :** Lebrun  
**Business/Organization :**  
**EIR/EIS Comment :** Yes

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear Vice Chair Richards and Board members,

1234-41

Further to the Notice Of Availability of the San Jose to Merced EIR, I attempted to request an electronic copy of the materials by calling 800-455-8166. However when I selected option 1 (English), I received "This number is unavailable. Please try again later" and the call was disconnected.

[https://hsr.ca.gov/docs/programs/san\\_jose\\_merced/JM\\_DraftEIR-EIS\\_NOA-English.pdf](https://hsr.ca.gov/docs/programs/san_jose_merced/JM_DraftEIR-EIS_NOA-English.pdf)

Given that I had planned on spending today (4/24) and the entire week-end (total 3 days) reviewing this material, I am respectfully requesting that the Board direct staff to extend the comment period by at least 3 days.

Thank you in advance for your consideration.

Roland Lebrun

## Response to Submission 1234 (Roland Lebrun, April 30, 2020)

### 1234-41

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-1: Public Outreach.

The Authority contacted this commenter and provided the commenter with an email containing an electronic version. The Authority also mailed the commenter a USB containing the Draft EIR/EIS. Delivery of this package was confirmed.

## Submission 1463 (Roland Lebrun, June 23, 2020)

1463-3142

The California high speed line alignments as proposed by the High Speed Rail Authority in south Santa Clara County are inappropriate, specifically that high speed lines either completely bypass or terminate at city boundaries and transfer to conventional lines to gain access to existing stations at reduced speeds (125 MPH or lower) through densely populated urban areas.

This assertion is based on personal experience in the UK, specifically High Speed One (200 MPH) & the North Kent main commuter line (90 MPH) and, more recently, LGV Sud Europe Atlantique (220 MPH) which runs parallel to the existing 125 MPH network and systematically by-passes every single town and city between Tours and Bordeaux.

Moving on to south Santa Clara County, a similar approach would consist of a 220 MPH high speed line that would veer north off Highway 152 and continue east of Highway 101 until eventually connecting with the Caltrain alignment north of Capitol Expressway in south San Jose.

Downtown Gilroy HSR service would be provided via a branch to the Hollister line and the trains would continue north on the existing Union Pacific tracks at speeds below 125 MPH until eventually connecting to the Caltrain alignment north of Capitol Expressway in south San Jose.

Please note that this alternative is fully compliant with California Streets & Highways Code Section 2704.09 (b) "Maximum **nonstop** service travel times for each corridor that shall not exceed the following: 4) San Jose-Los Angeles: two hours, 10 minutes"  
<http://www.leginfo.ca.gov/cgi-bin/displaycode?section=shc&group=02001-03000&file=2704.04-2704.095>

Recommendations:

- 1) The first priority should be to electrify the tracks between San Jose and Gilroy to provide a "blended" Caltrain/HSR service to Gilroy, Morgan Hill and south San Jose until the Pacheco tunnels are completed. The east of 101 bypass should be planned but not constructed until sufficient ridership has been established between San Jose, Merced and Fresno.

1463-3143

- 2) Santa Clara County should consider establishing the Valley Transit Authority (VTA) as the lead agency for the Gilroy extension subject to California Public Utilities Code Section 185032 (b) *"Except as provided in paragraph (2), nothing in this subdivision precludes other local, regional, or state agencies from exercising powers provided by law with regard to planning or operating, or both, passenger rail service"* <http://www.leginfo.ca.gov/cgi-bin/displaycode?section=puc&group=185001-186000&file=185030-185038>. This recommendation is based on the VTA's outstanding track record of working collaboratively with Union Pacific on grade separations in the BART corridor between Warm Springs and Berryessa.

## Response to Submission 1463 (Roland Lebrun, June 23, 2020)

### 1463-3142

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations.

The comment requests consideration of additional alternatives. The Authority will continue to engage jurisdictions and stakeholders throughout the design, construction, and operation of the project.

### 1463-3143

The California High Speed Rail Authority was created by the state pursuant to Senate Bill 1420 in 1996. SB 1420 requires the Authority to lead the planning for the implementation of high-speed rail throughout California. The Authority recognizes VTA's interest and intends to work closely with VTA on planning, design, construction, and operation of high-speed rail service within Santa Clara County. However, the Authority intends to remain the lead agency for implementing the service. Given that HSR service would be a statewide intercity rail service, unified oversight of implementation of a statewide service by an agency with focus across the entire service is necessary and appropriate.

As stated in Section 1.1.5, Lead Agencies, Cooperating Agencies, and Responsible Agencies, of the Draft EIR/EIS, pursuant to 23 U.S.C. Section 327, under the NEPA Assignment MOU between FRA and the State of California, effective July 23, 2019, the Authority is the federal lead agency for environmental reviews and approvals for all Authority Phase 1 and Phase 2 California HSR System projects (FRA and State of California 2019, as cited in Chapter 1, Project Purpose, Need, and Objectives, of the Draft EIR/EIS). Additionally, as indicated in Chapter 9, Public and Agency Involvement, of the Draft EIR/EIS, the Authority also conducted outreach to public transit agencies with facilities located within 0.5 mile of the project footprint, including Metropolitan Transportation Commission, Santa Clara Valley Transportation Authority, Bay Area Rapid Transit District, Caltrain, Transportation Agency for Monterey County, Altamont Corridor Express, and Capitol Corridor Joint Powers Authority. The Authority will work with identified points of contact and UPRR, as appropriate, should the local jurisdictions opt to fund grade separations in some locations.

## Submission 1971 (Michael LeClair, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1971 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Michael  
**Last Name :** LeClair

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1971-5311 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1971-5312 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1971-5313 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1971-5314 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1971-5315 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Michael LeClair  
 390 Chargin Dr Morgan Hill, CA 95037-4833  
 herr.leclair@gmail.com



## Response to Submission 1971 (Michael LeClair, June 22, 2020)

### **1971-5311**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1971-5312**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1971-5313**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1971-5314**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1971-5315**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1825 (Susan LeClair, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1825 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Susan  
**Last Name :** LeClair

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1825-4736 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1825-4737 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1825-4738 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1825-4739 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1825-4740 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Susan LeClair  
 134 W Rincon Ave Campbell, CA 95008-2861  
 susanleclair21@comcast.net

## Response to Submission 1825 (Susan LeClair, June 23, 2020)

### **1825-4736**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1825-4737**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1825-4738**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1825-4739**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1825-4740**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2066 (Cathy Lee, June 27, 2020)

<b>San Jose - Merced - RECORD #2066 DETAIL</b>
--

<b>Status :</b>	Unread
<b>Record Date :</b>	6/27/2020
<b>Submission Date :</b>	6/27/2020
<b>Interest As :</b>	Individual
<b>First Name :</b>	Cathy
<b>Last Name :</b>	Lee

**Stakeholder Comments/Issues :**

2066-799

Please do not approve this project as it will severely impact resident in the surrounding areas of the project. The noise pollution and environment impact is too severe. The project management should consider a different route with no residential areas nearby to prevent impact to residents and their environment.

## Response to Submission 2066 (Cathy Lee, June 27, 2020)

### 2066-799

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS presents significant noise impacts and proposes feasible mitigation measures to avoid or reduce those impacts.

## Submission 1739 (Rebecca Lee, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1739 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Rebecca  
**Last Name :** Lee

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1739-5924 | Dear HSRA, Please build a series of wildlife overpasses before approving this project. High speed public transportation is a great idea for the environment in general to get cars off the road but wildlife has been suffering from human growth for so long, any new idea must take them into grave concern. Overpasses will be widely approved of by the public and are proven. Underpass tunnels also work. Please do not approve this without accomodating wildlife.
- 1739-5925 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1739-5926 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1739-5927 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1739-5928 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1739-5929 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Rebecca Lee  
 713 2nd St Pacific Grove, CA 93950-4604  
 rebeccaallee311@gmail.com



## Response to Submission 1739 (Rebecca Lee, June 23, 2020)

### **1739-5924**

As described in Section 3.7.8, Mitigation Measures, of the Draft EIR/EIS, the Authority would implement mitigation to avoid or reduce impacts on wildlife. There are multiple mitigation measures related specifically to wildlife crossings.

### **1739-5925**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1739-5926**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1739-5927**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1739-5928**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1739-5929**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1981 (Cynthia Leeder, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1981 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Cynthia  
**Last Name :** Leeder

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1981-5356 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1981-5357 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1981-5358 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1981-5359 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1981-5360 | reject the east-of-Gilroy station location.

Please understand. I am not against the High Speed Rail project. I am generally for it. However, I want it to be built with an absolute minimal impact to wildlife, habitat, wildlife crossings, and the environment. Please protect our wildlife and give them plenty of safe crossings!

Sincerely,  
 Cynthia Leeder  
 1697 Canberra Dr San Jose, CA 95124-4700  
 cynthia1952@sbcglobal.net

## Response to Submission 1981 (Cynthia Leeder, June 22, 2020)

### **1981-5356**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1981-5357**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1981-5358**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1981-5359**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1981-5360**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1417 (A. Legal, June 21, 2020)

<b>San Jose - Merced - RECORD #1417 DETAIL</b>
--

<b>Status :</b>	Unread
<b>Record Date :</b>	6/21/2020
<b>Submission Date :</b>	6/21/2020
<b>Interest As :</b>	Individual
<b>First Name :</b>	A.
<b>Last Name :</b>	Legal

**Stakeholder Comments/Issues :**

1417-206

Please STOP Newsome's Folly. No one will ride this thing and tax dollars could be better spent improving roads. Face it: Californians are not going to get out of their beloved cars!

## Response to Submission 1417 (A. Legal, June 21, 2020)

### 1417-206

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

## Submission 2002 (Greg Leonard, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2002 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Greg  
**Last Name :** Leonard

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2002-5446 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2002-5447 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2002-5448 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2002-5449 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2002-5450 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Greg Leonard  
 12764 Alto Verde Ln Los Altos Hills, CA 94022-2636  
 gmleonard.altoverdefarm@gmail.com



## Response to Submission 2002 (Greg Leonard, June 22, 2020)

**2002-5446**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

**2002-5447**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

**2002-5448**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

**2002-5449**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

**2002-5450**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1833 (Barbara Leone, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1833 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Barbara  
**Last Name :** Leone

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1833-4771 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1833-4772 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1833-4773 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1833-4774 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1833-4775 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Barbara Leone  
 San Jose, CA 95120  
 barbinka@sbcglobal.net

## Response to Submission 1833 (Barbara Leone, June 22, 2020)

### 1833-4771

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1833-4772

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1833-4773

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1833-4774

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1833-4775

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1478 (Susan Lessin, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1478 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Susan  
**Last Name :** Lessin

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1478-3666 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1478-3667 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1478-3668 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1478-3669 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1478-3670 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Susan Lessin  
 820 Sea Spray Ln Apt 301 Foster City, CA 94404-2449  
 susanlessin@comcast.net

## Response to Submission 1478 (Susan Lessin, June 22, 2020)

### **1478-3666**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1478-3667**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1478-3668**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1478-3669**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1478-3670**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1239 (Art Lewellan, May 2, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1239 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 5/5/2020  
**Affiliation Type :** Individual  
**Submission Date :** 5/2/2020  
**Interest As :** Individual  
**Submission Method :** Project Email  
**First Name :** Art  
**Last Name :** Lewellan  
**Business/Organization :**  
**EIR/EIS Comment :** Yes

**Stakeholder Comments/Issues :**

1239-38 | Good grief. Learning of the draft design I seek accurate route renderings but they're impossible to find. I've always said the Altamont corridor is the more ideal route, across the (rebuilt) Dumbarton Bridge to Redwood City and from Bakersfield The Grapevine to Burbank and from there east to Las Vegas. Do I know the way to San Jose? The song of Old San Jose – a place to get away from worse traffic - wouldn't be on the HSR route. Self-driving car tech is a fraudulent ruse. The Tesla 'S' is the most over-rated EV on the road. Hyperloop is sheer insanity. In other words, Silicon Valley high tech is too smart to be true. I fear overpaid CAHSR agency leaders will ruin prospects for HSR in the USA.

Art Lewellan

Sent from Mail for Windows 10



## Response to Submission 1239 (Art Lewellan, May 2, 2020)

### 1239-38

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

For detailed and accurate route renderings, please refer to Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, of the Draft EIR/EIS.

## Submission 1240 (Art Lewellan, May 2, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1240 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 5/5/2020  
**Affiliation Type :** Individual  
**Submission Date :** 5/2/2020  
**Interest As :** Individual  
**Submission Method :** Project Email  
**First Name :** Art  
**Last Name :** Lewellan  
**Business/Organization :**  
**EIR/EIS Comment :** Yes

**Stakeholder Comments/Issues :**

1240-37 | Good grief. Learning of the draft design I seek accurate route renderings but they're impossible to find. I've always said the Altamont corridor is the more ideal route, across the (rebuilt) Dumbarton Bridge to Redwood City and from Bakersfield The Grapevine to Burbank and from there east to Las Vegas. Do I know the way to San Jose? The song of Old San Jose – a place to get away from worse traffic - wouldn't be on the HSR route. Self-driving car tech is a fraudulent ruse. The Tesla 'S' is the most over-rated EV on the road. Hyperloop is sheer insanity. In other words, Silicon Valley high tech is too smart to be true. I fear overpaid CAHSR agency leaders will ruin prospects for HSR in the USA.

Art Lewellan

Sent from Mail for Windows 10

## Response to Submission 1240 (Art Lewellan, May 2, 2020)

### 1240-37

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

For detailed and accurate route renderings, please refer to Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, of the Draft EIR/EIS.

## Submission 1949 (Adriana Leyva, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1949 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Adriana  
**Last Name :** Leyva

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1949-5226 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1949-5227 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1949-5228 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1949-5229 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1949-5230 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Adriana Leyva  
 6011 Paxton Ct San Jose, CA 95123-4533  
 a3ana@aol.com

## Response to Submission 1949 (Adriana Leyva, June 22, 2020)

### **1949-5226**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1949-5227**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1949-5228**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1949-5229**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1949-5230**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1806 (Michelle Lieberman, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1806 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Michelle  
**Last Name :** Lieberman

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1806-4666 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1806-4667 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1806-4668 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1806-4669 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1806-4670 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Michelle Lieberman  
 900 W Edmundson Ave Morgan Hill, CA 95037-5306  
 gardeninglady@gmail.com



## Response to Submission 1806 (Michelle Lieberman, June 23, 2020)

**1806-4666**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

**1806-4667**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

**1806-4668**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

**1806-4669**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

**1806-4670**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2030 (Linda Liebes, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2030 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Linda  
**Last Name :** Liebes

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

2030-776

I am writing to implore you to take actions that will protect wildlife and avoid destruction of farmland in your planning.

The rail's impact on wildlife connectivity is very significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR doesn't acknowledge the greater agricultural and wildlife impacts resulting from placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.

2030-777

Please do everything you can to improve your environmental review. Please work with the local agencies to design better and more wildlife connections across the rail line in Coyote Valley and Pacheco Pass. They need them to survive! Please also reject the east of Gilroy station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource area.

With grateful appreciation for your consideration,

Linda Liebes Zip 94028

Sincerely,  
Linda Liebes  
Portola Valley, CA 94028  
lindalieberes@comcast.net

## Response to Submission 2030 (Linda Liebes, June 22, 2020)

### 2030-776

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### 2030-777

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3, SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

## Submission 1950 (Cynthia Limon, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1950 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Cynthia  
**Last Name :** Limon

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1950-5231 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1950-5232 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1950-5233 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1950-5234 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1950-5235 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Cynthia Limon  
 1126 Williams Ave Turlock, CA 95380-5744  
 littlboots@gmail.com

## Response to Submission 1950 (Cynthia Limon, June 22, 2020)

### 1950-5231

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1950-5232

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1950-5233

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1950-5234

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1950-5235

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1452 (Lori Lisowski, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1452 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/23/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Lori  
**Last Name :** Lisowski

lalisowski2017@gmail.com

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1452-5686 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1452-5687 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1452-5688 | Some wildlife, like mountain lions, face severe threats to their survival due to habitat loss from increased development and barriers to migration. The high speed rail alignment through Coyote Valley and up through Pacheco Pass puts animals like mountain lions, coyotes, tule elk, deer, and others at further risk. It is critical that we maintain wildlife habitat and, where possible, enhance wildlife movement so that animals can do more than just survive, but also thrive in our county.
- 1452-5689 | The County established the Agricultural Resource Area to indicate where it will focus farmland conservation as part of its strategy for climate resilience and in support of a robust local agricultural economy and food system. The potentially east-of-Gilroy station and maintenance facility would be a significant blow to that effort and make surrounding farmland very vulnerable to development. We need to permanently protect these lands for the long-term sustainability and health of our region and to mitigate the negative impacts from sprawl development and climate change.
- 1452-5690 | The DEIR can be improved by working with local expert agencies to design better and more wildlife
- 1452-5691 | connections across the rail line in Coyote Valley and Pacheco Pass, and rejecting the east-of-Gilroy Station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area.
- 1452-5692 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1452-5693 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1452-5694 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Lori Lisowski  
 823 Highland Ave San Mateo, CA 94401-5226



## Response to Submission 1452 (Lori Lisowski, June 23, 2020)

**1452-5686**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

**1452-5687**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

**1452-5688**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

**1452-5689**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment expresses concern for the agricultural impacts of the East Gilroy Station. Section 3.14, Agricultural Farmland, of the Draft EIR/EIS analyzes impacts on agricultural farmlands. Incompatible land uses are also addressed in Section 3.13, Station Planning, Land Use, and Development.

The comment's opposition to Alternative 3 is noted.

**1452-5690**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

**1452-5691**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

**1452-5692**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

**1452-5693**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

**1452-5694**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1758 (Sherry Listgarten, June 23, 2020)

<b>San Jose - Merced - RECORD #1758 DETAIL</b>
--

<b>Status :</b>	Unread
<b>Record Date :</b>	6/24/2020
<b>Submission Date :</b>	6/23/2020
<b>Interest As :</b>	Individual
<b>First Name :</b>	Sherry
<b>Last Name :</b>	Listgarten

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

1758-1338 | Please make it a priority to ensure that wildlife have adequate crossings. We are encroaching into their already limited territory, and the least we can do is provide a sufficient number of short, wide crossings.

1758-1339 | I understand that the DEIR wrongly concludes that their is insignificant impact on wildlife. Please re-evaluate and work with local conservation groups to do what's right for our wildlife.

Thank you.

Sincerely,  
Sherry Listgarten  
4075 Scripps Ave Palo Alto, CA 94306-4535  
sherry@listgarten.com

## Response to Submission 1758 (Sherry Listgarten, June 23, 2020)

### 1758-1338

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### 1758-1339

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass, SJM-Response-BIO-5: Lighting Impacts to Wildlife, SJM-Response-BIO-6: Noise Impacts on Wildlife.

## Submission 1209 (Yan LIU, April 24, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1209 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 4/24/2020  
**Affiliation Type :** Individual  
**Submission Date :** 4/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**Submission Method :** Project Email  
**First Name :** Yan  
**Last Name :** LIU  
**Business/Organization :**  
**EIR/EIS Comment :** Yes

**Stakeholder Comments/Issues :**

Hi,

We live to the east of communication hill, and very close to the existing Caltrain railway. I have some concerns about the HSR project. Could you help me answer them?

- 1209-15 | 1) What kind of noise isolation method is it going to utilize? Like noise reflection walls? and what is the performance of noise reduction for the nearby neighborhood?
- 1209-16 | 2) When the construction is going to start in this area? And how long is it going to last? Construction hours would be weekdays only and daytime only?
- 1209-17 | 3) What is the operation hours for HSR? Is it going to operate during the night?
- 1209-18 | 4) Are the trains electric powered? If so, what is the electricity voltage?

Thanks.  
Yan

## Response to Submission 1209 (Yan LIU, April 24, 2020)

### **1209-15**

Please refer to Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS for information regarding noise and vibration impacts and mitigation measures to avoid or reduce significant impacts. Section 3.4.7, Mitigation Measures, discusses the various noise mitigation measures for the project. The primary noise mitigation measure is noise barriers, as discussed in NV-MM#3. Proposed noise barriers are listed in Tables 3.4-23 through 3.4-27. Other noise mitigation options are to install building sound insulation or acquire noise easements.

### **1209-16**

Please refer to Table 2-16 in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS for this information. Construction is estimated to begin in late 2021 and continue through 2027. Construction would proceed by type of construction and not by geographic area so that overlapping construction could occur in any given area. Most construction is planned to be occur during daytime hours. Some construction activities, for example the building of tunnels, (e.g., tunnels) would happen be 24 hours a day, 7 days a week.

### **1209-17**

Please refer to Table 2-14 in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS for this information. Daytime operations are scheduled from 7 a.m. to 10 p.m. and nighttime operations are from 10 p.m. to 7 a.m. In 2029, 40 trains would operate daily during the daytime hours, and 8 trains would operate daily during the nighttime.

### **1209-18**

Yes, the high-speed rail system is to rely on electric power. Please refer to Section 2.4.7, Traction Power Distribution, of the Draft EIR/EIS for this information. The power supply would consist of a 2- by 25-kV OCS for all electrified portions of the statewide system. Traction Powered Substations would be required at 30-mile intervals along the system.

## Submission 1891 (Rosemary Lojo, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1891 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Rosemary  
**Last Name :** Lojo

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1891-5001 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1891-5002 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1891-5003 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1891-5004 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1891-5005 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Rosemary Lojo  
 241 Magill St Vallejo, CA 94589-2435  
 rlojo@sbcglobal.net



## Response to Submission 1891 (Rosemary Lojo, June 22, 2020)

### **1891-5001**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1891-5002**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1891-5003**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1891-5004**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1891-5005**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2028 (Chris Loo, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2028 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Chris  
**Last Name :** Loo

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2028-5536 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2028-5537 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2028-5538 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2028-5539 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2028-5540 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Chris Loo  
 16920 Sorrel Way Morgan Hill, CA 95037-3864  
 cdloo@hotmail.com

## Response to Submission 2028 (Chris Loo, June 22, 2020)

**2028-5536**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

**2028-5537**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

**2028-5538**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

**2028-5539**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

**2028-5540**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1581 (Celena Loredo, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1581 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Celena  
**Last Name :** Loredo

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1581-4081 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1581-4082 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1581-4083 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1581-4084 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1581-4085 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Celena Loredo  
 San Jose, CA 95148  
 celenaloredo79@gmail.com

## Response to Submission 1581 (Celena Loreda, June 22, 2020)

### **1581-4081**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1581-4082**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1581-4083**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1581-4084**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1581-4085**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2045 (Denise Louie, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #2045 DETAIL

**Status :** Completed  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Denise  
**Last Name :** Louie

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2045-6166 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2045-6167 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2045-6168 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2045-6169 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2045-6170 | reject the east-of-Gilroy station location.
- 2045-6171 | I urge you to familiarize yourselves with California's Biodiversity Initiative. Because all species lives matter.

Sincerely,  
 Denise Louie  
 11 Malta Dr San Francisco, CA 94131-2815  
 denise\_louie\_sf@yahoo.com



## Response to Submission 2045 (Denise Louie, June 22, 2020)

### **2045-6166**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **2045-6167**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **2045-6168**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **2045-6169**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **2045-6170**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

### **2045-6171**

Comment noted. Thank you.

## Submission 1742 (Margot Lowe, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1742 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Margot  
**Last Name :** Lowe

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1742-4451 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1742-4452 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1742-4453 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1742-4454 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1742-4455 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Margot Lowe  
 4834 Northerly St Oceanside, CA 92056-2101  
 margotlowe1@gmail.com

## Response to Submission 1742 (Margot Lowe, June 23, 2020)

### **1742-4451**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1742-4452**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1742-4453**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1742-4454**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1742-4455**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1879 (thalia lubin, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1879 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** thalia  
**Last Name :** lubin

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1879-6004 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1879-6005 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1879-6006 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1879-6007 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1879-6008 | reject the east-of-Gilroy station location. This is a very ecologically sensitive area, so please do all you can to preserve it. There are alternatives, and they need to be discussed. Please do the right thing.
- Thank you!

Sincerely,  
 thalia lubin  
 11 Palm Circle Rd Woodside, CA 94062-4166  
 thalia@thaliaproductions.com

## Response to Submission 1879 (thalia lubin, June 22, 2020)

### **1879-6004**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1879-6005**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1879-6006**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1879-6007**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1879-6008**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1627 (Connie Ludewig, June 23, 2020)

<b>San Jose - Merced - RECORD #1627 DETAIL</b>		1627-2530	
<b>Status :</b>	Unread		
<b>Record Date :</b>	6/24/2020		
<b>Submission Date :</b>	6/23/2020		
<b>Interest As :</b>	Individual		
<b>First Name :</b>	Connie	1627-2531	
<b>Last Name :</b>	Ludewig		
<b>Stakeholder Comments/Issues :</b>			
Mr. Ricci Graham			
HSR			
100 Paseo de San Antonio, Suite 300		1627-2532	
San Jose, CA 95113			
RE: San Jose Merced Draft EIR/EIS Comments		1627-2533	
Dear Mr. Graham,		1627-2534	
1627-2524	When I voted for Prop 1-A several years ago, I recall that Californians voted for HSR to connect from San Francisco/San Jose to the Central Valley, with the route through Altamont Pass. I oppose the EIR/EIS, as the findings do not consider numerous human impacts created by the alternatives 2 and 4. The trains will run through the center of San Martin, a community of 7200+ residents, and won't even stop in San Martin or Morgan Hill. One tragedy is that families, such as ours have had 6 generations reside on the same ranch for a century, others for decades, and all risk losing lifetimes of family heritage...our homes, livelihoods, leaving death of a community.		formative age, not mention of the routine daily traffic, contending with the railway obstacles. The result will be severe and irreversible diminishing quality of life, leaving a community torn apart, causing the extinction of our residential and agricultural history and community. Comments from many who have experienced vibrations, are that they can be much more debilitating than presented.
1627-2525	The issues with ANY of the alternative routes are many, but building HSR down alternate #4, along Monterey Road corridor, poses many negative impacts. I respectfully ask that you research and provide resolutions to the following impacts:	1627-2535	
1627-2526	• HSR has ignored the compounding impacts to San Martin, especially with closing/alternating roadways to reroute traffic during construction, through rural residential 2-lane county roads, such as Colony and California Avenues	1627-2536	
1627-2527	• There are no updates regarding upgrades to the immediate surrounding areas of San Martin downtown area		
1627-2528	• Alternatives 2 and 4, with the tracks running through the center of our charming community, and nearby San Martin Gwinn School will prevent children from having the required quiet time necessary to learn and play	1627-2537	
1627-2529	• Please provide alternative plans to prevent impacts and delays for emergency vehicles, and general traffic, of the 'at grade'	1627-2538	
	• Crossing at Middle, San Martin, Church and Masten Avenues, and the potential safety concerns with pedestrians trying to cross the tracks at these locations and elsewhere along the 'at grade' tracks		
1627-2530	Sound and Vibrations: The noise and vibration from HSR, Amtrak and Freight trains running as often as every 3 minutes during peak commute times, will mean that structures within several hundred feet from the tracks will be significantly impacted by high noise levels and vibrations. There is no mention of San Martin Gwinn elementary school, nor the fact that HSR will adversely impact the education of hundreds of students of		<p>The CHSRA position in the EIR/EIS sites Federal, State and possibly County regulations that permit alternatives (2 and 4) to run through the center of San Martin with up to 16 HSR trains per hour at peak commuting times. What it does not consider, are the numerous negative human and financial impacts created by these alternatives for our community.</p> <p>• Alternative 2 impacts every day farming, preventing equipment from being transferred from farms, and will place the tracks through the center of our downtown</p> <p>• Alternative 4 will erase the history and heritage of families who have resided in San Martin for decades, a century, or more</p> <p>Environmental Impacts:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• The impact of the near-constant noise of numerous trains during peak commute hours is significantly underrated and will render the site useless for education and recreation activities as required in the deed to the site, even during non-peak commute times, the disruption will be significant</li> <li>• The impact of long-term vibrations is underrated and leads to concerns about increased preservation and maintenance costs</li> <li>• The view of the HSR corridor, even well designed from the CHSRA perspective, will be unsightly from the historical perspective</li> <li>• Concerns with design options to avoid construction of a viaduct through the protected Coyote Valley</li> </ul> <p>Voters were assured that HSR would never require subsidies for operation for a project that is NOT funded. The present HSR plans have been so offensively manipulated, that they are not anything near what residents voted for, or what was promised. Further, the EIR/EIS as outlined, will destroy the lives, and livelihood of thousands in the South Santa Clara County, is not environmentally friendly, is proposed through a preserved valley, and prevents wildlife crossings.</p> <p>Thank you for considering my comments. Should you have questions, please contact me at 408 683-2055.</p> <p>Sincerely,</p> <p>Connie Ludewig, San Martin resident</p>



## Response to Submission 1627 (Connie Ludewig, June 23, 2020)

### **1627-2524**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

### **1627-2525**

The comment expresses concern regarding traffic impacts during construction of Alternative 4. Please refer to Section 3.2, Transportation, for analysis of construction-phase transportation impacts of Alternative 4. Transportation project features (TR-IAMF#1 through TR-IAMF#8) would be implemented to minimize impacts on vehicular, bicycle, and pedestrian traffic during construction (Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features).

### **1627-2526**

The comment states there are no updates regarding upgrades to the immediate surrounding areas of downtown San Martin. The comment does not elaborate on what upgrades are being referred to. The comment is noted and does not indicate any specific concern regarding any of the conclusions in the Draft EIR/EIS.

### **1627-2527**

The comment states that Alternatives 2 and 4 will result in noise impacts that will prevent children from having necessary quiet time. Noise and vibration impacts on all sensitive receptors, including schools, have been analyzed in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS.

### **1627-2528**

Refer to Standard Response SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations, SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety, SJM-Response-SS-2: Emergency Vehicle Response Times.

### **1627-2529**

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.

### **1627-2530**

All noise-sensitive locations within the FRA's recommended screening distances for evaluation of HSR noise impacts are included in the detailed noise and vibration impact assessments. Please refer to Table 3.4-2 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS for the screening distances. The San Martin Gwinn Elementary School has been included in the analyses, and the results show there would not be noise or vibration impact from the project.

Please refer to San Martin-specific information in the Morgan Hill and Gilroy Subsection in Tables 5-10 through 5-13 in Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS). Refer also to the new, more detailed maps included in Appendix 3.4-C, Noise Impact Locations, in the Final EIR/EIS.

### **1627-2531**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment notes that the Authority has not considered the negative human and financial impacts on communities created by the project alternatives. Please refer to Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS for an analysis of the effects of the project alternatives on communities, residents, businesses, agricultural operations, community facilities, tax revenues to local governments, and the local economy. Potential impacts on employment and population are also discussed in Section 3.18, Regional Growth.

### **1627-2532**

The comment states that Alternative 2 affects farming. Please refer to Section 3.14, Agricultural Farmland, for an analysis of impacts on agricultural and farm resources and applicable mitigation measures. The project also includes features to avoid and minimize impacts on agriculture and farmland, including providing temporary and permanent equipment crossings (AG-IAMF#4 and AG-IAMF #5).

## Response to Submission 1627 (Connie Ludewig, June 23, 2020) - Continued

### **1627-2533**

The comment states that Alternative 4 will erase the history and heritage of San Martin. Please refer to Section 3.12, Socioeconomics and Communities, which analyzes the impacts of the project alternatives on the San Martin community. Section 3.17, Cultural Resources, analyzes impacts of each alternative on historic resources.

### **1627-2534**

The comment is noted. Please refer to Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS for information regarding noise and vibration impacts and mitigation measures to avoid or reduce significant impacts. This section discusses the methodology and criteria used to identify noise and vibration impacts. Please also refer to the response to submission SJM-1664, comment 2442.

### **1627-2535**

With respect to Impact NV#10, Intermittent Permanent Exposure of Sensitive Receptors to Vibration from Operations, the Final EIR/EIS finds that the impact would be significant and unavoidable for all alternatives, which is the correct determination based on the effects analysis and evidence presented. While the HSR project would result in significant and unavoidable impacts from intermittent permanent exposure of sensitive receptors to vibration from operations for all alternatives, there would be no building damage impacts from project operations.

### **1627-2536**

"Historical perspective" is not used in the analysis of aesthetic and visual quality impacts. Impacts to historic resources are assessed in Section 3.17, Cultural Resources, of the Draft EIR/EIS. The analysis of aesthetic and visual quality impacts is based on defined usershow the visual character of the project elements would fit within the existing visual character and how the changes in visual character would be perceived by viewer groups. Please refer to Table 3.16-1 in Section 3.16, Aesthetics and Visual Quality, of the Draft EIR/EIS, which lists the viewer groups used in the aesthetic and visual quality analysis.

### **1627-2537**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3, SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment expresses concern with construction of a viaduct through Coyote Valley. Opposition to this feature of Alternatives 1 and 3 is noted.

### **1627-2538**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

Submission 1435 (Terri Luft, June 15, 2020)

1435-189

1435-190


1435-191

6/10/2020

I feel this HSR is not a good idea. Where is the money coming from? Our taxes keep going up and I do not want my hard earned money going to the HSR. A lot of people want to live on their own land, keep taxes going up. This state thinks they should better for us. I don't think so.

I'm sure this HSR will look terrible in the landscape. There are many ways to go to all the little towns on the way to LA. Who goes to those little towns? It is like the bus system. Nobody goes that route. The money could be homes on the way.

RECEIVED  
JUN 15 2020

BY:  Terri Luft

## Response to Submission 1435 (Terri Luft, June 15, 2020)

### 1435-189

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

### 1435-190

Section 3.16 of the Draft EIR/EIS provides an assessment of the project's potential impacts to aesthetics and visual quality, including an assessment of how the high-speed rail infrastructure will look in the existing landscape. As described in Section 3.16.3, Consistency with Plans and Laws, of the Draft EIR/EIS, the project alternatives include IAMFs that make sure that to establish design guidelines are established that to create a quality minimum aesthetic quality for a long-lasting infrastructure, apply context-sensitive solutions, and provide a design review process, all of which would minimize impacts on aesthetic and visual quality and promote a visual consistency with the existing landscape.

### 1435-191

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

## Submission 1596 (Richa M, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1596 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Richa  
**Last Name :** M

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1596-4146 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1596-4147 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1596-4148 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1596-4149 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1596-4150 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Richa M  
Morgan Hill, CA 95037  
nikki.manik@gmail.com

## Response to Submission 1596 (Richa M, June 22, 2020)

### **1596-4146**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1596-4147**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1596-4148**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1596-4149**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1596-4150**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1573 (Sandra Mabury, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1573 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Sandra  
**Last Name :** Mabury

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1573-4046 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1573-4047 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1573-4048 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1573-4049 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1573-4050 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Sandra Mabury  
4826 Hillsboro Way Stockton, CA 95207-7531  
smabury@me.com

## Response to Submission 1573 (Sandra Mabury, June 22, 2020)

### **1573-4046**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1573-4047**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1573-4048**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1573-4049**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1573-4050**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1570 (Bob Mack, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1570 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Bob  
**Last Name :** Mack

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

1570-5807 | Protecting wildlife and natural habitat are critical to the health of Santa Clara Valley. A critical element of this is corridors for wild animal to roam between open space areas. They need safe passages to cross roads, railways, etc. Please follow the guidelines created by Protect Coyote Valley for wildlife and habitat preservation.

1570-5808 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.

1570-5810 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.

1570-5811 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
 1570-5812 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Bob Mack  
 1702 Meridian Ave Ste # L San Jose, CA 95125-5586  
 bmack@cyclecalifornia.com

## Response to Submission 1570 (Bob Mack, June 22, 2020)

### **1570-5807**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

The Authority is not aware of and could not find reference to any published guidelines created by Protect Coyote Valley

### **1570-5808**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1570-5809**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1570-5810**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1570-5811**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1570-5812**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1494 (Michelle MacKenzie, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1494 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Michelle  
**Last Name :** MacKenzie

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1494-3721 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1494-3722 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1494-3723 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1494-3724 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1494-3725 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Michelle MacKenzie  
 980 Berkeley Ave Menlo Park, CA 94025-2331  
 michellehmackenzie@gmail.com

## Response to Submission 1494 (Michelle MacKenzie, June 22, 2020)

### 1494-3721

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1494-3722

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1494-3723

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1494-3724

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1494-3725

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1995 (Melinda MacNaughton, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1995 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Melinda  
**Last Name :** MacNaughton

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1995-5416 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1995-5417 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1995-5418 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1995-5419 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1995-5420 | reject the east-of-Gilroy station location.
- 1995-6193 | The planet is screaming. It can't take much more destruction of wildlife.

Sincerely,  
Melinda MacNaughton  
El Granada, CA 94018  
nutrimel@comcast.net

## Response to Submission 1995 (Melinda MacNaughton, June 22, 2020)

**1995-5416**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

**1995-5417**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

**1995-5418**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

**1995-5419**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

**1995-5420**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

**1995-6193**

Comment noted. Thank you.

## Submission 1842 (Margaret MacNiven, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1842 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Margaret  
**Last Name :** MacNiven

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1842-4806 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1842-4807 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1842-4808 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1842-4809 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1842-4810 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Margaret MacNiven  
22400 Skyline Blvd La Honda, CA 94020-9731  
margaret@buckswoodside.com

## Response to Submission 1842 (Margaret MacNiven, June 22, 2020)

### **1842-4806**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1842-4807**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1842-4808**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1842-4809**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1842-4810**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1662 (Nan Mager, June 24, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1662 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Nan  
**Last Name :** Mager

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1662-4326 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1662-4327 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1662-4328 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1662-4329 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1662-4330 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Nan Mager  
 110 Oak Rim Ct Los Gatos, CA 95032-3472  
 nanoscape@comcast.net

## Response to Submission 1662 (Nan Mager, June 24, 2020)

### **1662-4326**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1662-4327**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1662-4328**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1662-4329**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1662-4330**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 2047 (Renay Magioncalda, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2047 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Renay  
**Last Name :** Magioncalda

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2047-5611 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
2047-5612 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2047-5613 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2047-5614 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
2047-5615 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Renay Magioncalda  
Morgan Hill, CA 95037  
keepnthefaith@gmail.com

## Response to Submission 2047 (Renay Magioncalda, June 22, 2020)

### **2047-5611**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **2047-5612**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **2047-5613**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **2047-5614**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **2047-5615**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1907 (Rose Marie Cleese, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1907 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Rose  
**Last Name :** Marie Cleese

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1907-5076 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1907-5077 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1907-5078 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1907-5079 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1907-5080 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Rose Marie Cleese  
 San Francisco, CA 94121  
 rcleese@earthlink.net

## Response to Submission 1907 (Rose Marie Cleese, June 22, 2020)

### **1907-5076**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1907-5077**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1907-5078**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1907-5079**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1907-5080**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2034 (Pat Marriott, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2034 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Pat  
**Last Name :** Marriott

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

2034-251 | Your Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that HSR's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. It also fails to acknowledge the significantly greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the county's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.

2034-252 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings.

In the southern end of Santa Clara County, running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.

The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Pat Marriott  
Los Altos, CA 94024  
patmarriott@sbcglobal.net

## Response to Submission 2034 (Pat Marriott, June 22, 2020)

### 2034-251

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass, SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### 2034-252

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.



## Submission 1867 (James Marshall, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1867 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** James  
**Last Name :** Marshall

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1867-4911 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1867-4912 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1867-4913 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1867-4914 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1867-4915 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
James Marshall  
988 Patricia Way San Jose, CA 95125-2369  
jimdar@pacbell.net

## Response to Submission 1867 (James Marshall, June 22, 2020)

### **1867-4911**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1867-4912**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1867-4913**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1867-4914**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1867-4915**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1369 (Connie Martin, May 27, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1369 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 6/15/2020  
**Submission Date :** 5/27/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Connie  
**Last Name :** Martin

**Stakeholder Comments/Issues :**

MS. MARTIN: My name is Connie Martin, C-O-N-N-I-E M-A-R-T-I-N.

My first comment is it's going to be really hard for people to respond to your webinar because the raised-hand thing is not anywhere on my screen.

1369-161

Number two, as far as the high-speed rail is concerned, I think this is a disaster. The price keeps continuing to rise in exclamation, just out of control amount. And since we really still don't know where the exact track is going to be, and I think it's going to come pretty close to my house but I don't know, because every time I go on, either it spans too far out for me to see exactly where it goes, or you guys have got two or three different routes going.

So, eventually, it would be nice exactly what you're going to do, how much it's going to cost, and how long it's going to take.

MR. GOLDMAN: Thank you all very much for your comment. Anything else to share?

MS. MARTIN: Not today.

## Response to Submission 1369 (Connie Martin, May 27, 2020)

### 1369-161

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

Chapter 6, Project Costs and Operations, of the Draft EIR/EIS provides a summary of the costs associated with the project, and Section 2.11, Construction Plan, of the Draft EIR/EIS provides information regarding the anticipated schedule. Additional detail on both cost and schedule can be found in the Authority's Draft 2020 Business Plan (Authority 2020, as cited in Chapter 1, Project Purpose, Need, and Objectives, of the Draft EIR/EIS). As described in Chapter 8, Preferred Alternative, of the Draft EIR/EIS, the Authority identified Alternative 4 as the Preferred Alternative, but the Draft EIR/EIS presents the environmental analysis for all four of the project alternatives and the No Action Alternative, as required under CEQA and NEPA.

## Submission 2007 (Mary Martin, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2007 DETAIL**

**Status :** Completed  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Mary  
**Last Name :** Martin

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2007-6125 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2007-6126 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2007-6127 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2007-6128 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2007-6129 | reject the east-of-Gilroy station location.
- 2007-6130 | Build elevated tracks or use the already-established train tracks in the valley.

Sincerely,  
 Mary Martin  
 8509 Grenache Ct San Jose, CA 95135-1421  
 martinmary99@gmail.com

## Response to Submission 2007 (Mary Martin, June 22, 2020)

### **2007-6125**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **2007-6126**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **2007-6127**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **2007-6128**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **2007-6129**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

### **2007-6130**

Comment noted. Thank you.



## Submission 1807 (Nancy Martin, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1807 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Nancy  
**Last Name :** Martin

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1807-4671 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1807-4672 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1807-4673 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1807-4674 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1807-4675 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Nancy Martin  
777 San Antonio Rd Apt 132 Palo Alto, CA 94303-4858  
ncmartin@comcast.net

## Response to Submission 1807 (Nancy Martin, June 23, 2020)

### **1807-4671**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1807-4672**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1807-4673**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1807-4674**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1807-4675**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1492 (Susan McCarthy, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1492 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Susan  
**Last Name :** McCarthy

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1492-5740 |
- 1492-5741 | The High Speed Rail Authority's DEIR wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the county's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1492-5742 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1492-5743 |
- 1492-5744 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and reject the east-of-Gilroy station location.
- 1492-5745 | Please revise accordingly to do the best job possible! This will affect wildlife (already in difficult times) for many decades to come. We must Do It Right the First Time.

Sincerely,  
 Susan McCarthy  
 218 Howth St San Francisco, CA 94112-2416  
 s\_j\_mccarthy@hotmail.com

## Response to Submission 1492 (Susan McCarthy, June 22, 2020)

### **1492-5740**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1492-5741**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1492-5742**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1492-5743**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1492-5744**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

### **1492-5745**

The comment is noted and does not indicate any specific concern regarding any of the conclusions in the Draft EIR/EIS.

## Submission 1517 (Mandlyn McClellan, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1517 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Mandlyn  
**Last Name :** McClellan

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1517-3831 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1517-3832 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
1517-3832 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
1517-3832 | station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1517-3833 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
1517-3833 | work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
1517-3833 | running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
1517-3833 | the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
1517-3833 | too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1517-3834 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1517-3835 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Mandlyn McClellan  
Morgan Hill, CA 95037  
mandy@carlquistlaw.com

## Response to Submission 1517 (Mandlyn McClellan, June 22, 2020)

### **1517-3831**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1517-3832**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1517-3833**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1517-3834**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1517-3835**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1797 (DEVIN MCCORMICK, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1797 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** DEVIN  
**Last Name :** MCCORMICK

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1797-4626 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1797-4627 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1797-4628 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1797-4629 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1797-4630 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 DEVIN MCCORMICK  
 2156 Chianti Dr. Santa Rosa, CA 95403-4146  
 dangmouse@yahoo.com

## Response to Submission 1797 (DEVIN MCCORMICK, June 23, 2020)

**1797-4626**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

**1797-4627**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

**1797-4628**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

**1797-4629**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

**1797-4630**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1957 (Cindy Mcdaniel, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1957 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** Cindy  
**Last Name :** Mcdaniel

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1957-5261 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1957-5262 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1957-5263 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1957-5264 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1957-5265 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Cindy Mcdaniel  
 San Jose, CA 95139  
 mcdaniel.crm@comcast.net

## Response to Submission 1957 (Cindy Mcdaniel, June 22, 2020)

### **1957-5261**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1957-5262**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1957-5263**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1957-5264**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1957-5265**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1482 (Claude McDonald, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1482 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Claude  
**Last Name :** McDonald

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1482-3681 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1482-3682 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1482-3683 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1482-3684 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1482-3685 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Claude McDonald  
 6633 Mount Forest Dr San Jose, CA 95120-1930  
 mcdonald.3434@gmail.com

## Response to Submission 1482 (Claude McDonald, June 22, 2020)

### 1482-3681

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1482-3682

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1482-3683

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1482-3684

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1482-3685

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1546 (Shannon McEntee, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1546 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Shannon  
**Last Name :** McEntee

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1546-3926 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1546-3927 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1546-3928 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1546-3929 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1546-3930 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Shannon McEntee  
 410 Sheridan Ave Palo Alto, CA 94306-2033  
 shannonrmcentee@gmail.com

## Response to Submission 1546 (Shannon McEntee, June 22, 2020)

### **1546-3926**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1546-3927**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1546-3928**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1546-3929**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1546-3930**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1508 (Stepheny McGraw, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1508 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Stepheny  
**Last Name :** McGraw

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1508-3786 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1508-3787 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1508-3788 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1508-3789 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1508-3790 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Stepheny McGraw  
 3303 Thomas Dr Palo Alto, CA 94303-4221  
 stepheny@earthlink.net

## Response to Submission 1508 (Stepheny McGraw, June 22, 2020)

### **1508-3786**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1508-3787**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1508-3788**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1508-3789**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1508-3790**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1959 (Stephen McHenry, June 22, 2020)

<b>San Jose - Merced - RECORD #1959 DETAIL</b>		1959-6094	
<b>Status :</b>	Unread		too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
<b>Record Date :</b>	6/24/2020	1959-6095	
<b>Submission Date :</b>	6/22/2020		The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and reject the east-of-Gilroy station location.
<b>Interest As :</b>	Individual		
<b>First Name :</b>	Stephen	1959-6096	
<b>Last Name :</b>	McHenry		Wildlife, San Jose residents, and drivers down 101 south - everybody loses with this current DEIR.
<b>Stakeholder Comments/Issues :</b>			
1959-6089	Dear California High Speed Rail Authority,		Sincerely,
	The review of impacts to wildlife in Coyote Valley is insufficient and could result in failure to protect wildlife movement as well as causing negative impacts to habitat and the planned wildlife crossings Green Foothills has fought so hard to bring to the area.		Stephen McHenry
			439 Chateau La Salle Drive At Umbargar Rd San Jose, CA 95111
			stephen.l.mchenry@gmail.com
1959-6090	Perhaps the High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes another very important thing:		
	Here is one of your maps of the Monterey Corridor Subsection from Diridon Station in San Jose:		
	<a href="https://hsr.ca.gov/docs/newsroom/maps/San_Jose_to_Merced.pdf">https://hsr.ca.gov/docs/newsroom/maps/San_Jose_to_Merced.pdf</a>		
	This runs from Diridon to Bernal; or thereabouts. We must tell you that this idea is illogical. It runs next to Chateau LaSalle, for one, where we live, with 435 families. It runs behind or in front of our house. First it was "exploding oil trains" that we as a group had to present to the San Luis Obispo Board of Supervisors - and the "exploding trains" were canceled and the route.		
	This DEIR is dangerous to all in the area of Coyote Valley - to wildlife, to hard made and expensive plans by Committee for Green Foothills for farm and wildlife and driver protection; to residents who must fear the HSR as it is. To local agricultural. The list could be endless but this DEIR MUST be redrawn or sent down from San Jose through the Central Valley to Merced.		
1959-6091	The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also		
1959-6092	fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.		
1959-6093	The HSR finally fails to see the unreasonable expense of such a project and the human costs to residents and drivers in the vicinity of such a rail south.		
1959-6094	The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and		

## Response to Submission 1959 (Stephen McHenry, June 22, 2020)

### **1959-6089**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1959-6090**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations, SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3, SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass, SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3, SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

The comment expresses safety and security concerns regarding “exploding oil trains.” Oil trains would not run on the blended or dedicated HSR tracks, nor would any of the project alternatives affect how oil trains are run on freight tracks. Furthermore, HSR runs on electricity provided by an OCS and do not contain fuel. HSR would not affect the potential or risk of “exploding oil trains.” Safety and security impacts of all four alternatives are thoroughly disclosed and analyzed in Section 3.11, Safety and Security, of the Draft EIR/EIS.

### **1959-6091**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1959-6092**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1959-6093**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

### **1959-6094**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1959-6095**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3, SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1959-6096**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.



## Submission 1905 (Gail McHugh, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1905 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Gail  
**Last Name :** McHugh

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1905-5066 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1905-5067 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1905-5068 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1905-5069 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1905-5070 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Gail McHugh  
 654 Los Pinos Ave Milpitas, CA 95035-3923  
 gmchugh@sjbs.org

## Response to Submission 1905 (Gail McHugh, June 22, 2020)

### **1905-5066**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1905-5067**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1905-5068**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1905-5069**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1905-5070**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1902 (Pete McHugh, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1902 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Pete  
**Last Name :** McHugh

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1902-5051 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1902-5052 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
1902-5052 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
1902-5052 | station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1902-5053 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
1902-5053 | work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
1902-5053 | running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
1902-5053 | the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
1902-5053 | too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1902-5054 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1902-5055 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Pete McHugh  
654 Los Pinos Ave Milpitas, CA 95035-3923  
pmchugh654@gmail.com

## Response to Submission 1902 (Pete McHugh, June 22, 2020)

### **1902-5051**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1902-5052**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1902-5053**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1902-5054**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1902-5055**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1499 (Sean McHugh, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1499 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Sean  
**Last Name :** McHugh

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

1499-5746

PLEASE GIVE MORE CONSIDERATION TO WILDLIFE, SAFE CROSSING OPTIONS ETC.  
It is our responsibility to consider and do better for our community and the wildlife in our area! ????

1499-5747

The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.

1499-5748

1499-5749

The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.

1499-5750

1499-5751

The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and reject the east-of-Gilroy station location.  
Thanks for your consideration!! ????

Sincerely,  
 Sean McHugh  
 801 A St Apt 2112 San Diego, CA 92101-4754  
 dinkmcqs@gmail.com

## Response to Submission 1499 (Sean McHugh, June 22, 2020)

### **1499-5746**

Please refer to Section 3.7.7.7, Wildlife Movement, of the Draft EIR/EIS for this information.

### **1499-5747**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1499-5748**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1499-5749**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1499-5750**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1499-5751**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.



## Submission 1831 (Maureen McLaughlin, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1831 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Maureen  
**Last Name :** McLaughlin

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1831-4766 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1831-4767 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1831-4768 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1831-4769 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1831-4770 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Maureen McLaughlin  
 631 Paisley Ct Vacaville, CA 95687-5156  
 momodemo@yahoo.com

## Response to Submission 1831 (Maureen McLaughlin, June 22, 2020)

### **1831-4766**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1831-4767**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1831-4768**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1831-4769**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1831-4770**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1756 (Mary-Helen McMahon, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1756 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Mary-Helen  
**Last Name :** McMahon

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1756-4481 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1756-4482 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1756-4483 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1756-4484 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1756-4485 | reject the east-of-Gilroy station location.

This project is already not complying with the Proposition that allowed it to get this far. At least pay attention to mitigations that keep our farmlands wildlife protected.

Sincerely,  
Mary-Helen McMahon  
215 Clarendon Rd Burlingame, CA 94010-2803  
mhmcMahon240@gmail.com

## Response to Submission 1756 (Mary-Helen McMahon, June 23, 2020)

### 1756-4481

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1756-4482

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1756-4483

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1756-4484

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1756-4485

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1599 (Ankur Mehta, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1599 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Ankur  
**Last Name :** Mehta

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1599-4161 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1599-4162 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1599-4163 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1599-4164 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1599-4165 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Ankur Mehta  
 100 N Whisman Rd Mountain View, CA 94043-4952  
 scorpone@gmail.com

## Response to Submission 1599 (Ankur Mehta, June 22, 2020)

### **1599-4161**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1599-4162**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1599-4163**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1599-4164**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1599-4165**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1457 (Vanessa Mekarski, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1457 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/23/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Vanessa  
**Last Name :** Mekarski

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

1457-5700

The world is choked out by pavement, by roads and rails and malls and car parking and business parks and housing for humans. While rail is good (I support and ride public transportation exclusively and do not have a car and do not hire cars, taxis, etc.), we must protect whatever remaining wildlife habitat there is - because we are developing it out, developing it all away, and worldwide, animals are disappearing from the land, and going extinct because of human development. Let's not continue this trend in Central California. Let us say: it is enough. Let us build where we have already built, and stay away from what remains.

We owe it to the land, to our ancestors, and to all our living relatives, lizzards, fish, toads, coyote, deer, mouse, rabbit, puma....

We owe it to all who walk the land. Let us think very carefully before we proceed with anything at all. Now is the time to conserve.

\*\*\*

1457-5701

The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.

1457-5702

1457-5703

The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.

1457-5704

1457-5705

The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Vanessa Mekarski  
 Monterey, CA 93940  
 isajok@gmail.com

## Response to Submission 1457 (Vanessa Mekarski, June 23, 2020)

### **1457-5700**

The comment is noted and does not indicate any specific concern regarding any of the conclusions in the Draft EIR/EIS.

### **1457-5701**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1457-5702**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1457-5703**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1457-5704**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1457-5705**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1486 (Melissa Mendes Campos, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1486 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Melissa  
**Last Name :** Mendes Campos

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1486-5730 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) inaccurately concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR
- 1486-5731 | also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1486-5732 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with essential and already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project: the crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1486-5734 | The Authority should "work with local expert conservation agencies" (this is a no-brainer!) to revise these
- 1486-5733 | issues in the DEIR, and reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Melissa Mendes Campos  
 350 Riverside Ave Ben Lomond, CA 95005-9589  
 melmmc@outlook.com

## Response to Submission 1486 (Melissa Mendes Campos, June 22, 2020)

### 1486-5730

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### 1486-5731

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### 1486-5732

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### 1486-5733

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

### 1486-5734

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

## Submission 1441 (Angelica Mendoza, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1441 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/22/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Angelica  
**Last Name :** Mendoza

**Stakeholder Comments/Issues :**

1441-2927

I am against building the high speed rail (hsr) from San Jos&#233; to Merced as it is a safety concern and the hsr will bring even more noise than what we hear today. The hsr will bring more vibration and will generate louder noise making it very loud when it passes by my home (backyard) every 6-8 minutes. I know this because my home backs into the current train tracks on Monterey road and it is very loud. In addition, the train omits dust/dirt/particles that my family currently is being exposed to when we enjoy our backyard. Let alone more noise! Please, I ask that you reconsider this project as it will affect our wonderful neighborhood. I ask that you consider taller sound walls to have some peace in our home should this project move forward. Currently you can see the tops of the train freights from my backyard. NO to building the high speed rail from San Jose to Merced.

## Response to Submission 1441 (Angelica Mendoza, June 22, 2020)

### 1441-2927

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

Please refer to new Appendix 3.4-C, Noise Impact Locations (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Final EIR/EIS), for the locations of proposed noise barriers. For the height of the proposed noise barriers for Alternatives 1 through 4, please refer to Tables 3.4-23 through 3.4-26, respectively, in Section 3.4, Noise and Vibration, of the EIR/EIS.

Please refer to Impact AQ#9 in Section 3.3, Air Quality and Greenhouse Gases, of the Draft EIR/EIS. Fugitive dust emissions along the project corridor from train movement would vary by project alternative based on the length of the at-grade track. However, project operations would not violate any air quality standard or contribute substantially to an existing or projected air quality violation. Reductions in regional ozone precursors (VOC and NOx) and PM emissions may contribute to reductions in ozone and secondary PM formation, which may result in public health benefits, including reductions in lost workdays, hospital admissions, and certain respiratory and cardiovascular symptoms.



## Submission 1698 (Angelica Mendoza, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1698 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Angelica  
**Last Name :** Mendoza

**Stakeholder Comments/Issues :**

To whom it may concern,

- 1698-921 | Please reconsider the location of the high speed rail (HSR) as my home is backed into the current railroad located on Monterey Road. HSR will bring very loud noise that will not allow my family and neighbors to live in peace in our own homes. In addition it will bring a strong vibration that will be intolerable, as well as dust and particles that are not safe for my children. My children love their backyard and this project will no longer allow them to enjoy the benefits of having a backyard.
- 1698-922 | I do not approve of this project, but should this project move forward, I ask that a taller sound wall be built to block the intolerable noise and particles the HSR will bring. It should be noted, the current train is very loud already and I can't imagine the noise and vibration this new project will bring. I know this because the tops of the train freight are visible from my backyard.
- 1698-923 | Please, NO to the High Speed Rail from San Jose to Merced.
- Angelica Mendoza

## Response to Submission 1698 (Angelica Mendoza, June 23, 2020)

### 1698-921

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

### 1698-922

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

Please refer to new Appendix 3.4-C, Noise Impact Locations (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Final EIR/EIS), for the locations of proposed noise barriers. For the height of the proposed noise barriers for Alternatives 1 through 4, please refer to Tables 3.4-23 through 3.4-26, respectively, in Section 3.4, Noise and Vibration, of the EIR/EIS.

### 1698-923

Comment noted. Thank you.

## Submission 1926 (Jeremy Merckling, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1926 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Jeremy  
**Last Name :** Merckling

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1926-5151 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1926-5152 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1926-5153 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1926-5154 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1926-5155 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Jeremy Merckling  
 Palo Alto, CA 94303  
 jermerckling@gmail.com

## Response to Submission 1926 (Jeremy Merckling, June 22, 2020)

### **1926-5151**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1926-5152**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1926-5153**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1926-5154**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1926-5155**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1598 (JOHN MICHAEL HAINES, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1598 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** JOHN  
**Last Name :** MICHAEL HAINES

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1598-4156 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1598-4157 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
1598-4157 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
1598-4157 | station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1598-4158 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
1598-4158 | work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
1598-4158 | running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
1598-4158 | the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
1598-4158 | too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1598-4159 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1598-4160 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
JOHN MICHAEL HAINES  
164 Clipper St San Francisco, CA 94114-3817  
WOTAN2U@GMAIL.COM

## Response to Submission 1598 (JOHN MICHAEL HAINES, June 22, 2020)

### **1598-4156**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1598-4157**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1598-4158**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1598-4159**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1598-4160**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1407 (Mitchell Milias, June 16, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1407 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/16/2020  
**Submission Date :** 6/16/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Mitchell  
**Last Name :** Milias

**Stakeholder Comments/Issues :**

1407-193

I am the owner of APN 841-26-012 near Gilroy in Santa Clara County. I am against ALTERNATIVE 3 as it goes right through my property along Jones Creek and takes my most productive land. More importantly, It cuts off my only access to the remaining farm from Frazier Lake Road, isolating the property with no entrance.

## Response to Submission 1407 (Mitchell Milias, June 16, 2020)

### 1407-193

Chapter 8, Preferred Alternative, of the Draft EIR/EIS identifies the Preferred Alternative for the San Jose to Central Valley Wye Project Extent as Alternative 4. It was selected based on a balanced consideration of the environmental information presented in the Draft EIR/EIS in the context of project purpose and need; project objectives; the CEQA, NEPA, and Section 404(b)(1) of the Clean Water Act requirements; local and regional land use plans; community and stakeholder preferences; and costs. Section 8.4.1, Review of Alternative Key Differentiators by Subsection, of the Draft EIR/EIS describes the key community and environmental factors that differentiate the alternatives within each subsection of the project. Refer to Standard Responses SJM-Response-AG-2: Farmland Impacts—Remnant Parcels and SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process. The comment opposes Alternative 3. The comment noted that Alternative 3 acquires the commenter's property.

## Submission 1827 (John Miller, June 23, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1827 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** John  
**Last Name :** Miller

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1827-4746 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1827-4747 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1827-4748 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1827-4749 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1827-4750 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 John Miller  
 928 Oak Ridge Rd Los Gatos, CA 95033-8206  
 miller@johnmillerpr.com

## Response to Submission 1827 (John Miller, June 23, 2020)

### **1827-4746**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1827-4747**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1827-4748**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1827-4749**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1827-4750**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1752 (Melissa Miller, June 23, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1752 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Melissa  
**Last Name :** Miller

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1752-4466 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1752-4467 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1752-4468 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1752-4469 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1752-4470 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Melissa Miller  
 Santa Clara, CA 95050  
 millermelis@comcast.net

## Response to Submission 1752 (Melissa Miller, June 23, 2020)

### **1752-4466**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1752-4467**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1752-4468**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1752-4469**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1752-4470**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1567 (Marcia Mireles, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1567 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Marcia  
**Last Name :** Mireles

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1567-4021 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1567-4022 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1567-4023 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1567-4024 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1567-4025 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Marcia Mireles  
140 Nashua Ct San Jose, CA 95139-1236  
marcia140@comcast.net

## Response to Submission 1567 (Marcia Mireles, June 22, 2020)

### **1567-4021**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1567-4022**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1567-4023**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1567-4024**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1567-4025**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1644 (Laura Mojica, June 24, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1644 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Laura  
**Last Name :** Mojica

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1644-4281 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1644-4282 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1644-4283 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1644-4284 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1644-4285 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Laura Mojica  
 Morgan Hill, CA 95037  
 lilroz54@gmail.com

## Response to Submission 1644 (Laura Mojica, June 24, 2020)

### **1644-4281**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1644-4282**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1644-4283**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1644-4284**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1644-4285**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1342 (Nora Monaco, June 1, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1342 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 6/1/2020  
**Submission Date :** 6/1/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Nora  
**Last Name :** Monaco

**Stakeholder Comments/Issues :**

As a property and business owner in the Morgan Hill and San Martin area I wish to voice an opinion on the new HSR alignment.

1342-52 | After reviewing the alternatives for the Morgan Hill & Gilroy sections, I feel that "alternative 3 in both Morgan Hill and Gilroy would provide the most long term advantages." Fewer at grade issues with traffic as well as lower business disruptions in the long term. Since Morgan Hill does not have a stop, there is less reason for the line to disrupt the downtown area with alternative 3.

1342-53 | As well as the Gilroy station being placed in a more open yet easy to access location would also be a better long term solution. More space to provide long term parking areas as well as room for future business, housing and other growth in those surrounding areas. Using the current Gilroy Train station location will create congestion and there is not as much opportunity for long term growth, in my opinion.

1342-54 | Bottom line is no matter what the decision is, some people are certain to be unhappy. In considering the larger picture for the communities, I my opinion is alternative route 3 provides more positive options for the area than the others.

Respectfully,

Nora Monaco

PS - If you need additional information on our properties, residence, or local business, please let me know.

## Response to Submission 1342 (Nora Monaco, June 1, 2020)

### **1342-52**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

The comment supports Alternative 3.

### **1342-53**

Thank you for your comment. The Authority evaluated Alternative 3 but selected Alternative 4 as the Preferred Alternative. While Alternative 3 does include a HSR station in the less developed east Gilroy area where more urban development could occur around the new station, the site also would permanently convert the most agricultural farmland because it would pass through the eastern portion of Santa Clara County and bypass the urban area of Gilroy. Alternative 3 would also have more extensive impacts on biological and aquatic resources than Alternative 4 because it would not use an existing rail right-of-way, would use the Morgan Hill bypass, and would travel through agricultural lands and less developed areas in east Gilroy.

### **1342-54**

Comment noted. Thank you.



## Submission 1224 (Clint Moore, April 30, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1224 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 4/30/2020  
**Affiliation Type :** Individual  
**Submission Date :** 4/30/2020  
**Interest As :** Individual  
**Submission Method :** Project Email  
**First Name :** Clint  
**Last Name :** Moore  
**Business/Organization :**  
**EIR/EIS Comment :** Yes

**Stakeholder Comments/Issues :**

1224-4 | The world is moving away from a human driven vehicle that has to stay on a track. This is 19th century technology no matter how fast it goes. Driverless vehicles, or pilotless drones will be the norm in another decade. Let's look to the 21st Century for new technologies , not back. The hyper loop would be better than this train, but we need more advanced thinking than a high speed rail system, they have been in place in other countries for 60 years. Autonomous flying buses, or something like that! Rail is a huge waste of money

Sent from my iPhone

## Response to Submission 1224 (Clint Moore, April 30, 2020)

### 1224-4

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

## Submission 1607 (Elizabeth Moore, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1607 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Elizabeth  
**Last Name :** Moore

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1607-4191 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1607-4192 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1607-4193 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1607-4194 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1607-4195 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Elizabeth Moore  
 947 Primrose Ave Sunnyvale, CA 94086-8960  
 eambetsy@gmail.com

## Response to Submission 1607 (Elizabeth Moore, June 22, 2020)

### **1607-4191**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1607-4192**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1607-4193**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1607-4194**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1607-4195**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2033 (Liza Morell, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #2033 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Liza  
**Last Name :** Morell

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2033-5556 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2033-5557 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2033-5558 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2033-5559 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2033-5560 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Liza Morell  
 Aptos, CA 95001  
 lizabethmorell@gmail.com

## Response to Submission 2033 (Liza Morell, June 22, 2020)

**2033-5556**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

**2033-5557**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

**2033-5558**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

**2033-5559**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

**2033-5560**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1484 (Julia Morez, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1484 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Julia  
**Last Name :** Morez

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1484-5725 | Please protect wildlife by providing for adequate crossings, and by locating the train station in Gilroy. The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1484-5726 |
- 1484-5727 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1484-5728 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1484-5729 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Julia Morez  
 257 N Baldwin Ave Sierra Madre, CA 91024-1958  
 juliemorez@gmail.com

## Response to Submission 1484 (Julia Morez, June 22, 2020)

### 1484-5725

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### 1484-5726

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### 1484-5727

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### 1484-5728

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### 1484-5729

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1687 (Carter Morgan, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1687 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Carter  
**Last Name :** Morgan

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1687-4366 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1687-4367 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1687-4368 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1687-4369 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1687-4370 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Carter Morgan  
 6542 Camino Caseta Goleta, CA 93117-1534  
 morganfamily1@cox.net

## Response to Submission 1687 (Carter Morgan, June 23, 2020)

**1687-4366**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

**1687-4367**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

**1687-4368**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

**1687-4369**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

**1687-4370**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1692 (Stephanie Morris, June 23, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1692 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Stephanie  
**Last Name :** Morris

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1692-4371 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1692-4372 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1692-4373 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1692-4374 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1692-4375 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely, Stephanie Morris

Sincerely,  
 Stephanie Morris  
 1077 Fewtrell Dr Campbell, CA 95008-2429  
 StephLMorris@gmail.com

## Response to Submission 1692 (Stephanie Morris, June 23, 2020)

### **1692-4371**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1692-4372**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1692-4373**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1692-4374**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1692-4375**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1556 (Gail Moser, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1556 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Gail  
**Last Name :** Moser

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1556-3976 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1556-3977 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1556-3978 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1556-3979 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1556-3980 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Gail Moser  
 7510 Waterville Pl Gilroy, CA 95020-3089  
 gailmoser@aol.com

## Response to Submission 1556 (Gail Moser, June 22, 2020)

### **1556-3976**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1556-3977**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1556-3978**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1556-3979**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1556-3980**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1958 (Susan Moynahan, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1958 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Susan  
**Last Name :** Moynahan

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1958-5266 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1958-5267 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1958-5268 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1958-5269 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1958-5270 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Susan Moynahan  
 286 Moraga Way San Jose, CA 95119-1524  
 moynahans@aol.com

## Response to Submission 1958 (Susan Moynahan, June 22, 2020)

### **1958-5266**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1958-5267**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1958-5268**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1958-5269**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1958-5270**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1221 (Patrick Mulligan, April 28, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1221 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 4/28/2020  
**Affiliation Type :** Individual  
**Submission Date :** 4/28/2020  
**Interest As :** Individual  
**Submission Method :** Website  
**First Name :** Patrick  
**Last Name :** Mulligan  
**Business/Organization :**  
**EIR/EIS Comment :** Yes

**Stakeholder Comments/Issues :**

1221-6

I've been in favor of the California HSR vision since its original vote in 2008. The initial construction has been and continues to be a difficult sell to a large segment of voters, but that won't end once the system opens. Japan has operated a fully grade separated high-speed rail network for decades and I believe that design offers the greatest chance of long-term operational success. Travel times, train frequency and overall system reliability are key to selling the usefulness of the system to future California voters. Even with excellent management and luck, the system will need continued voter support for decades after it first starts operation.

I realize that the choice between half-finished disconnected segments of track and a less-than optimal full system is not a choice. Something is better than nothing and nothing is a very likely possibility.

## Response to Submission 1221 (Patrick Mulligan, April 28, 2020)

### 1221-6

Thank you for your comment in support of the project.



## Submission 1500 (trish mulvey, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1500 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** trish  
**Last Name :** mulvey

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1500-3746 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1500-3747 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1500-3748 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1500-3749 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1500-3750 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 trish mulvey  
 527 Rhodes Dr Palo Alto, CA 94303-3029  
 mulvey@ix.netcom.com

## Response to Submission 1500 (trish mulvey, June 22, 2020)

### **1500-3746**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1500-3747**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1500-3748**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1500-3749**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1500-3750**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1835 (Judith Murphy, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1835 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Judith  
**Last Name :** Murphy

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1835-4781 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1835-4782 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1835-4783 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1835-4784 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1835-4785 | reject the east-of-Gilroy station location.
- 1835-6194 | A station east of Gilroy will generate ugly slurb across prime agricultural land. A station in Gilroy will improve the downtown and its economy.

Sincerely,  
 Judith Murphy  
 8 Portola Green Cir Portola Valley, CA 94028-7833  
 judithamurphy@prodigy.net

## Response to Submission 1835 (Judith Murphy, June 22, 2020)

### **1835-4781**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1835-4782**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1835-4783**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1835-4784**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1835-4785**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

### **1835-6194**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

Comment noted. Thank you.

## Submission 1821 (Mike Murphy, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1821 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Mike  
**Last Name :** Murphy

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1821-5980 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) (WRITTEN BY WHO? NAMES PLEASE) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and
- 1821-5981 | in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1821-5982 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1821-5983 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1821-5984 | reject the east-of-Gilroy station location.
- 1821-5985 | AS I SUGGESTED TO ROD DIRIDON AT THE BEGINNING OF THIS MESS THE TRAIN ROUTE SHOULD
- 1821-5986 | FOLLOW HIGHWAY 5 DOWN THE MIDDLE OF THE STATE. THE PROPOSED TRAIN SYSTEM IS ALSO GENERATIONS BEHIND "REAL" HIGH SPEED TRAINS CURRENTLY USED IN JAPAN, EUROPE, & CHINA..... WHY?

SINCERELY,  
 Mike Murphy  
 San Jose, CA (3 miles from Coyote Valley)  
 murphsmailbox@gmail.com

Sincerely,  
 Mike Murphy  
 San Jose, CA 95123  
 murphsmailbox@gmail.com

## Response to Submission 1821 (Mike Murphy, June 23, 2020)

### **1821-5980**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1821-5981**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1821-5982**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1821-5983**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1821-5984**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

### **1821-5985**

The comment is noted. The Authority has conducted the environmental review process for the project consistent with the programmatic decisions described in Section 1.1.2, The Decision to Develop a Statewide High-Speed Rail System. A detailed presentation regarding the alternatives screening process is presented in Appendix 2-I, Interim Use/Phased Implementation, and the I-5 alignment was not carried forward for detailed analysis.

### **1821-5986**

The comment is noted. The Authority has conducted the environmental review process for the project consistent with the programmatic decisions described in Section 1.1.2, The Decision to Develop a Statewide High-Speed Rail System. A detailed presentation regarding the alternatives screening process is presented in Appendix 2-I, Interim Use/Phased Implementation, and the I-5 alignment was not carried forward for detailed analysis. The I-5 alignment was withdrawn from further analysis in the 2010 Preliminary Alternatives Analysis and the 2013 Checkpoint B Report (Authority and FRA 2010, as cited in Chapter 2 of the Draft EIR/EIS, and Authority and FRA 2013, as referenced in Appendix 2-I of the Draft EIR/EIS cited in Chapter 8 of the Draft EIR/EIS.



## Submission 1817 (Joanie Murpjoy, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1817 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Joanie  
**Last Name :** Murpjoy

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1817-4706 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1817-4707 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1817-4708 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1817-4709 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1817-4710 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Joanie Murpjoy  
6188 Ansdell Way San Jose, CA 95123-5005  
joniebaloney@gmail.com

## Response to Submission 1817 (Joanie Murpky, June 23, 2020)

### **1817-4706**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1817-4707**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1817-4708**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1817-4709**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1817-4710**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1564 (Jack Nadeau, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1564 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Jack  
**Last Name :** Nadeau

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1564-4006 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1564-4007 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1564-4008 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1564-4009 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1564-4010 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Jack Nadeau  
 990 Ramona Ct San Jose, CA 95125-2262  
 gingerjax@aol.com

## Response to Submission 1564 (Jack Nadeau, June 22, 2020)

### **1564-4006**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1564-4007**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1564-4008**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1564-4009**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1564-4010**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1983 (Nikki Nafziger, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1983 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Nikki  
**Last Name :** Nafziger

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1983-5361 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1983-5362 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1983-5363 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1983-5364 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1983-5365 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Nikki Nafziger  
 1101 Porter St Vallejo, CA 94590-7907  
 nikkinashmusic@gmail.com

## Response to Submission 1983 (Nikki Nafziger, June 22, 2020)

### **1983-5361**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1983-5362**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1983-5363**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1983-5364**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1983-5365**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1496 (Christine Nagel, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1496 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Christine  
**Last Name :** Nagel

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1496-3731 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1496-3732 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1496-3733 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1496-3734 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1496-3735 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Christine Nagel  
 1263 Yosemite Ave San Jose, CA 95126-2670  
 clouise@cox.net

## Response to Submission 1496 (Christine Nagel, June 22, 2020)

### 1496-3731

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1496-3732

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1496-3733

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1496-3734

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1496-3735

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1799 (Karen Naifeh, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1799 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Karen  
**Last Name :** Naifeh

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1799-5970 | I want to draw your attention to the fact that the High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1799-5971 |
- 1799-5972 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1799-5973 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1799-5974 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Karen Naifeh  
 2059 New Brunswick Dr San Mateo, CA 94402-4043  
 karennaifeh@sbcglobal.net

## Response to Submission 1799 (Karen Naifeh, June 23, 2020)

### **1799-5970**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1799-5971**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1799-5972**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1799-5973**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1799-5974**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1964 (Sam Naifeh, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1964 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Sam  
**Last Name :** Naifeh

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1964-5286 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1964-5287 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1964-5288 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1964-5289 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1964-5290 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Sam Naifeh  
 2059 New Brunswick Dr San Mateo, CA 94402-4043  
 samnaifeh@sbcglobal.net

## Response to Submission 1964 (Sam Naifeh, June 22, 2020)

### **1964-5286**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1964-5287**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1964-5288**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1964-5289**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1964-5290**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1785 (Utkarsh Nath, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1785 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Utkarsh  
**Last Name :** Nath

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1785-4576 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1785-4577 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1785-4578 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1785-4579 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1785-4580 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Utkarsh Nath  
 34462 Alberta Ter Fremont, CA 94555-2907  
 utkarsh.nath@yahoo.com

## Response to Submission 1785 (Utkarsh Nath, June 23, 2020)

### **1785-4576**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1785-4577**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1785-4578**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1785-4579**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1785-4580**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2053 (Marissa Navarro, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2053 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Marissa  
**Last Name :** Navarro

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2053-5636 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2053-5637 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2053-5638 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2053-5639 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2053-5640 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Marissa Navarro  
San Jose, CA 95110  
vampy\_starlet@yahoo.com

## Response to Submission 2053 (Marissa Navarro, June 22, 2020)

**2053-5636**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

**2053-5637**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

**2053-5638**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

**2053-5639**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

**2053-5640**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1883 (Leyhlund Nelson, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1883 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Leyhlund  
**Last Name :** Nelson

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1883-4961 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1883-4962 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1883-4963 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1883-4964 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1883-4965 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Leyhlund Nelson  
 PO Box 1954 Morgan Hill, CA 95038-1954  
 nelsonlb2002@yahoo.com

## Response to Submission 1883 (Leyhlund Nelson, June 22, 2020)

### **1883-4961**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1883-4962**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1883-4963**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1883-4964**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1883-4965**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1973 (Marisa Nelson, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1973 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Marisa  
**Last Name :** Nelson

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1973-5321 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1973-5322 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
1973-5322 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
1973-5322 | station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1973-5323 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
1973-5323 | work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
1973-5323 | running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
1973-5323 | the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
1973-5323 | too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1973-5324 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1973-5325 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Marisa Nelson  
Menlo Park, CA 94025  
mjcnelson1@gmail.com

## Response to Submission 1973 (Marisa Nelson, June 22, 2020)

### **1973-5321**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1973-5322**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1973-5323**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1973-5324**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1973-5325**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1793 (Robyn Newkirk, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1793 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Robyn  
**Last Name :** Newkirk

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1793-4606 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1793-4607 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1793-4608 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1793-4609 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1793-4610 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Robyn Newkirk  
 32 Old Landing Rd Belvedere Tiburon, CA 94920-1110  
 robyn.newkirk@alumni.dominican.edu

## Response to Submission 1793 (Robyn Newkirk, June 23, 2020)

### **1793-4606**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1793-4607**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1793-4608**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1793-4609**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1793-4610**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1442 (Erica Nichols, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1442 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/22/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Erica  
**Last Name :** Nichols

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear High Speed Rail Authority,

I am writing out of concern for the natural movement of wild animals such as mountain lions and deer due to the current proposed high speed rail design. Please do all you can to assure their safety and well-being. I think that everything we can do to support our natural environment will help us humans both in the short and the long run. I appreciate your time.

Thank you,  
Erica Nichols

1442-885

## Response to Submission 1442 (Erica Nichols, June 22, 2020)

### 1442-885

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass, SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.



## Submission 1893 (Annaloy Nickum, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1893 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Annaloy  
**Last Name :** Nickum

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1893-6015 | We must stop downplaying the detrimental environmental impacts of ever increasing development on the precious flora and fauna that are our life support systems
- 1893-6016 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1893-6017 |
- 1893-6018 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1893-6019 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1893-6020 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Annaloy Nickum  
 821 Beech St Redwood City, CA 94063-2417  
 anickum@juno.com

## Response to Submission 1893 (Annaloy Nickum, June 22, 2020)

### **1893-6015**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The Draft EIR/EIS analyzes project-related impacts and proposes mitigation to avoid or reduce those impacts. The information is presented in an objectively based on scientific analyses that followed a very prescriptive set of methodologies for analyzing and disclosing the impacts of the project.

### **1893-6016**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1893-6017**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1893-6018**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1893-6019**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1893-6020**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1897 (Christal Niederer, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1897 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Christal  
**Last Name :** Niederer

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1897-5026 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1897-5027 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1897-5028 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1897-5029 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1897-5030 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Christal Niederer  
 6272 Sager Way San Jose, CA 95123-4643  
 christal\_niederer@yahoo.com

## Response to Submission 1897 (Christal Niederer, June 22, 2020)

### **1897-5026**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1897-5027**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1897-5028**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1897-5029**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1897-5030**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1798 (Michele Nihipali, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1798 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Michele  
**Last Name :** Nihipali

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1798-4631 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1798-4632 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1798-4633 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1798-4634 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1798-4635 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Michele Nihipali  
3663 21st St San Francisco, CA 94114-2912  
nihipalim001@hawaii.rr.com

## Response to Submission 1798 (Michele Nihipali, June 23, 2020)

### 1798-4631

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1798-4632

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1798-4633

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1798-4634

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1798-4635

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1572 (Nancy Nilssen, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1572 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Nancy  
**Last Name :** Nilssen

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1572-4041 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1572-4042 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1572-4043 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1572-4044 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1572-4045 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Nancy Nilssen  
 11670 Fenwick Pl Dublin, CA 94568-3603  
 mark\_nancy\_nilssen@comcast.net

## Response to Submission 1572 (Nancy Nilssen, June 22, 2020)

### **1572-4041**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1572-4042**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1572-4043**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1572-4044**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1572-4045**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1540 (Penny Noel, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1540 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Penny  
**Last Name :** Noel

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1540-5779 | please! The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR
- 1540-5780 | also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1540-5781 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1540-5782 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1540-5783 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Penny Noel  
 1070 Fitzgerald Ave Gilroy, CA 95020-9312  
 penny.noel@gmail.com

## Response to Submission 1540 (Penny Noel, June 22, 2020)

### **1540-5779**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1540-5780**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1540-5781**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1540-5782**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1540-5783**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1745 (Pam North, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1745 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Pam  
**Last Name :** North

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

Hello,

- 1745-5930 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1745-5931 |
- 1745-5932 | I STRONGLY request the Authority work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and reject the east-of-Gilroy station location.
- 1745-5933 |
- 1745-5934 | Building the station in town makes more sense to mitigate excess travel, allow people to walk or take public transit to the station, and mitigate unending intrusion to wildlife areas.

Sincerely,  
Pam North  
Los Gatos, CA 95032  
bikemail20@gmail.com

## Response to Submission 1745 (Pam North, June 23, 2020)

### **1745-5930**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1745-5931**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1745-5932**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1745-5933**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

### **1745-5934**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.



## Submission 1779 (Stu Nuttall, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1779 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Stu  
**Last Name :** Nuttall

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

Howdy,

1779-513 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.

The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and reject the east-of-Gilroy station location.

1779-514 | Please realize and consider how many years of planning, ranches bought, agreements made, and man hours have been spent to attain the goal of preserving the wildlife crossings between the two mountain ranges that converge in the South San Jose, Morgan Hill, and San Martin area. The rail cuts right through this decades-long effort.

Please make the under crossings large enough to see through and wide enough for 2-3 species of wild life to pass at a time.

Stu - Trail Patrol for the SCCOSA and Henry Coe State Park

Sincerely,

Stu Nuttall

630 San Pedro Ave Morgan Hill, CA 95037-5215

snuttall@sportsbasement.com

## Response to Submission 1779 (Stu Nuttall, June 23, 2020)

### 1779-513

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### 1779-514

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

## Submission 1522 (S O, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1522 DETAIL**

Status : Unread  
Record Date : 6/24/2020  
Submission Date : 6/22/2020  
Interest As : Business and/or Organization  
First Name : S  
Last Name : O

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1522-3841 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1522-3842 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
1522-3842 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
1522-3842 | station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1522-3843 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
1522-3843 | work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
1522-3843 | running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
1522-3843 | the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
1522-3843 | too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1522-3844 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1522-3845 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
S O  
San Jose, CA 95150  
katzz137@yahoo.com

## Response to Submission 1522 (S O, June 22, 2020)

### **1522-3841**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1522-3842**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1522-3843**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1522-3844**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1522-3845**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1414 (Chelsey O'Neal, June 20, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1414 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/20/2020  
**Submission Date :** 6/20/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Chelsey  
**Last Name :** O'Neal

**Stakeholder Comments/Issues :**

1414-2929

Our property address is 590 Denio Ave Gilroy CA 95020 we are the San Jose to Merced portion. The map shows the hsr going directly across the street in front of our home, how will that affect our property value ? Will you include us to help relocate even though it isn't on our property but we will still be affected by the noise,view, and traffic in our area ? We are very concerned it is going to change our home value and the noise it will add as well as safety to our children.

## Response to Submission 1414 (Chelsey O'Neal, June 20, 2020)

### 1414-2929

The property address cited by the commenter would be affected by Alternative 3, which would be constructed on viaduct through East Gilroy. The Preferred Alternative is Alternative 4, which travels through downtown Gilroy and would not affect this property address. Since this property is not near the proposed East Gilroy Station, the project would not result in impacts directly related to traffic in this area during operation; however, there could be short-term increases in traffic during construction, particularly since this property is within 1 mile of a proposed precast site. Property values for homes across the street from the project alternatives could decrease if an alternative results in a substantial increase in visual or noise disturbances at the properties. Impacts that could affect property values would be reduced but not avoided by the proposed visual and noise mitigation measures (AVQ-MM#3 through AVQ-MM#7 and NV-MM#3, which are described in Section 3.16, Aesthetics and Visual Quality, and Section 3.4, Noise and Vibration). Such impacts would be limited to a relatively small geographic area near the proposed HSR system. The resulting overall changes in property values cannot be quantified because the visual and noise impacts would be unique for each property and would be only part of the many factors influencing the ultimate market value of any particular property. Therefore, it is not possible to completely isolate the impact of the project alternatives from all other current and future impacts on real estate supply and demand.

The commenter also expressed concern regarding children's safety. Please refer to Impact SOCIO#4 and Impact SOCIO#5 in Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS for information regarding this topic. Owners who believe they have suffered a loss of property value as a result of the project may file a claim with the State of California's Government Claims Board.



## Submission 1876 (Lindsey Oberhelman, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1876 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Lindsey  
**Last Name :** Oberhelman

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1876-4946 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1876-4947 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1876-4948 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1876-4949 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1876-4950 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Lindsey Oberhelman  
 San Jose, CA 95120  
 lokitkat@gmail.com

## Response to Submission 1876 (Lindsey Oberhelman, June 22, 2020)

### **1876-4946**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1876-4947**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1876-4948**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1876-4949**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1876-4950**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1789 (Cathleen O'Connell, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1789 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Cathleen  
**Last Name :** O'Connell

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1789-4591 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1789-4592 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1789-4593 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1789-4594 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1789-4595 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Cathleen O'Connell  
 505 Juanita Rd Boulder Creek, CA 95006-9771  
 rowantre@cruzio.com

## Response to Submission 1789 (Cathleen O'Connell, June 23, 2020)

### **1789-4591**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1789-4592**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1789-4593**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1789-4594**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1789-4595**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1505 (Tim O'Konski, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1505 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Tim  
**Last Name :** O'Konski

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1505-3771 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1505-3772 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1505-3773 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1505-3774 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1505-3775 | reject the east-of-Gilroy station location.
- 1505-6196 | In addition with the advent of NEW battery technologies coming on line in the next few years, electric TRUCKS and BUSES and NOT rail is the new way to travel more cleanly, and efficiently.

Sincerely,  
 Tim O'Konski  
 Palo Alto, CA 94301  
 tcokonski@gmail.com

## Response to Submission 1505 (Tim O'Konski, June 22, 2020)

### **1505-3771**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1505-3772**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1505-3773**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1505-3774**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1505-3775**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

### **1505-6196**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.



## Submission 1791 (Jean Okuye, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1791 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Jean  
**Last Name :** Okuye

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

1791-5964 | I am the president of Valley Land Alliance, a nonprofit since 2006 which formed to protect our natural resources and agriculture lands. The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) appears to not accurately address the rail's impact on wildlife in the Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.

1791-5966 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings must be proven to be large enough, light enough for the animals to see through to the other side, and must be analyzed to determine the frequency necessary to protect wildlife.

1791-5968 | In order to determine the necessary protection, the Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and reject the east-of-Gilroy station location. Also proven projects of wildlife crossings should be sited in determining successful wildlife crossings.

Sincerely,  
 Jean Okuye, President of Valley Land Alliance

Sincerely,  
 Jean Okuye  
 10181 Olive Ave Livingston, CA 95334-9727  
 jeanokuye@gmail.com

## Response to Submission 1791 (Jean Okuye, June 23, 2020)

### **1791-5964**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1791-5965**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1791-5966**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1791-5967**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

### **1791-5968**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1791-5969**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3, SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

Comment noted. Thank you.

## Submission 1741 (Lisa Oliver, June 23, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1741 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Lisa  
**Last Name :** Oliver

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1741-4446 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1741-4447 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1741-4448 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1741-4449 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1741-4450 | reject the east-of-Gilroy station location.

Make it a priority to minimize the impact to wildlife. Planet Earth is suffering the 6th mass extinction of wildlife and climate change is bearing down on the next generation. We cannot afford anymore mass die-offs. Preserve the workings of the natural world.

Sincerely,  
 Lisa Oliver  
 643 Stemel Ct Milpitas, CA 95035-4731  
 loliver643@gmail.com

## Response to Submission 1741 (Lisa Oliver, June 23, 2020)

### **1741-4446**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1741-4447**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1741-4448**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1741-4449**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1741-4450**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1999 (Linda OMaley, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1999 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Linda  
**Last Name :** OMaley

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1999-5436 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1999-5437 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1999-5438 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1999-5439 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1999-5440 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Linda OMaley  
 17231 Lakeview Dr Morgan Hill, CA 95037-6407  
 lk47om@att.net

## Response to Submission 1999 (Linda OMaley, June 22, 2020)

### 1999-5436

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1999-5437

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1999-5438

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1999-5439

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1999-5440

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1837 (Michelle Oroz, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1837 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Michelle  
**Last Name :** Oroz

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1837-4791 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1837-4792 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1837-4793 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1837-4794 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1837-4795 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Michelle Oroz  
350 Duncan Hill Rd Auburn, CA 95603-9532  
michelleoroz@yahoo.com

## Response to Submission 1837 (Michelle Oroz, June 22, 2020)

### **1837-4791**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1837-4792**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1837-4793**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1837-4794**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1837-4795**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1226 (Ralph Osterling, April 30, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1226 DETAIL**

**Status :** Completed  
**Record Date :** 4/30/2020  
**Submission Date :** 4/30/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Ralph  
**Last Name :** Osterling

**Stakeholder Comments/Issues :**

Team yes, I have not reviewed the EIS other documents. I am curious about two things in particular.

1226-1 | First, what is planned for the disposal of cut and excavate soils materials.

1226-2 | And, second how will the ROW be protected to prevent cattle and wild game from being on the tracks?  
Thanks in advance  
Ralph

Ralph Osterling  
President  
Registered Professional Forester No. 38  
ralph@ralphosterling.com

Ralph Osterling Consultants, Inc.  
346 Rheem Blvd.  
Suite 104  
Moraga, California  
94556

(650) 573-8733 ph  
(877) 855-1059 fax  
(415) 860-1557 cell

## Response to Submission 1226 (Ralph Osterling, April 30, 2020)

### 1226-1

Spoils generated from cuts and excavations may be temporarily stored in areas at or near construction sites within the project footprint and, where practicable, would be used as backfill. Any waste materials would be disposed at an off-site location (BIO-IAMF#9). Please refer to GEO-IAMF#5 in Section 3.9, Geology, Soils, Seismicity and Paleontological Resources, of the Draft EIR/EIS, which notes that the Contractor would prepare a CMP that would include provisions for testing and proper disposal of excavated material. Testing may include geotechnical tests to determine the engineering properties of the soil or environmental tests to determine the hazardous nature of the soil. Since the project is a design-build effort, the Contractor would prepare the CMP after it is awarded the work and prior to starting construction. It is estimated that the tunnel excavation alone would generate approximately 4.8 million cubic yards of soil and rock materials. As described in Section 2.11.3.3, Tunnels, of the Draft EIR/EIS, these tunnel spoils would be temporarily stockpiled at the tunnel portals and, depending on the properties, reused for embankment or nonstructural fill.

As described in Section 2.4.1, System Design Performance, Safety, and Security, HSR design and operations would include appropriate barriers (fences and walls) and state-of-the-art communication, access control, and monitoring and detection systems to keep people, animals, and obstructions off the tracks.

### 1226-2

Construction of the alternatives would generate nonhazardous solid waste from excavation and grading activities. Impacts from generation of waste from construction of the proposed project are discussed under Impact PUE#7. Project construction would be conducted in accordance with the Authority's Sustainability Policy including policies pertaining to waste diversion and recycling. Solid waste (C&D debris) generated from demolition activities and excess fill material generated from grading may not be reusable or recyclable and may therefore need to be disposed of in solid waste landfills. Solid waste landfills (identified in Table 3.6-14 of the Draft EIR/EIS) in the vicinity of Santa Clara, San Benito, and Merced Counties could be used for nonhazardous solid waste disposal.

The dedicated system would be fully grade separated and fully access-controlled with intrusion monitoring systems, which would prevent access by unauthorized vehicles, people, animals, and objects. Barriers, grade separations, and other project features are shown in Volume 2, Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features. Application of these design elements would minimize the potential for intrusion of trains, vehicles, pedestrians, bicyclists, or objects into the HSR trackway and thereby minimize the potential for train collisions. For an analysis of impacts related to wildlife crossings, please refer to Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS.

## Submission 1722 (Michael Pagano, June 23, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1722 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Michael  
**Last Name :** Pagano

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1722-4406 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1722-4407 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1722-4408 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1722-4409 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1722-4410 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Michael Pagano  
 522 Sonora Dr San Mateo, CA 94402-2344  
 mgpagano923@gmail.com

## Response to Submission 1722 (Michael Pagano, June 23, 2020)

### **1722-4406**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1722-4407**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1722-4408**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1722-4409**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1722-4410**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1911 (MARGHERITA PAGNI, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1911 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** MARGHERITA  
**Last Name :** PAGNI

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1911-5091 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1911-5092 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1911-5093 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1911-5094 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1911-5095 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 MARGHERITA PAGNI  
 211 Gault St Apt 306 Santa Cruz, CA 95062-2574  
 margheritapagni@gmail.com

## Response to Submission 1911 (MARGHERITA PAGNI, June 22, 2020)

### **1911-5091**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1911-5092**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1911-5093**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1911-5094**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1911-5095**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1568 (Diane Palacio, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1568 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Diane  
**Last Name :** Palacio

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1568-4026 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1568-4027 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1568-4028 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1568-4029 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1568-4030 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Diane Palacio  
 San Francisco, CA 94112  
 parkladyd1@sbcglobal.net

## Response to Submission 1568 (Diane Palacio, June 22, 2020)

### **1568-4026**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1568-4027**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1568-4028**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1568-4029**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1568-4030**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1531 (Grace Pan, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1531 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Grace  
**Last Name :** Pan

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1531-3876 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1531-3877 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1531-3878 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1531-3879 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1531-3880 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Grace Pan  
San Jose, CA 95161  
grtydragn@mac.com

## Response to Submission 1531 (Grace Pan, June 22, 2020)

### 1531-3876

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1531-3877

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1531-3878

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1531-3879

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1531-3880

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 2008 (pinkyjain pan, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #2008 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** pinkyjain  
**Last Name :** pan

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2008-5466 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2008-5467 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2008-5468 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2008-5469 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2008-5470 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 pinkyjain pan  
 Tucson, AZ 85710  
 pinkyscout@mail.com

## Response to Submission 2008 (pinkyjain pan, June 22, 2020)

### **2008-5466**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **2008-5467**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **2008-5468**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **2008-5469**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **2008-5470**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1665 (Pallavi Pandit, June 24, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1665 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Pallavi  
**Last Name :** Pandit

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1665-4331 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1665-4332 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1665-4333 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1665-4334 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1665-4335 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Pallavi Pandit  
 Milpitas, CA 95035  
 coolgalca@gmail.com

## Response to Submission 1665 (Pallavi Pandit, June 24, 2020)

### 1665-4331

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1665-4332

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1665-4333

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1665-4334

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1665-4335

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1367 (San Panwala, June 1, 2020)



Attn: San Jose to Merced Project Section  
Draft EIR/EIS  
100 Paseo de San Antonio  
Suite 300  
San Jose, CA 95113

Dear California High Speed Rail Authority:

1367-165

I support the high-speed rail, but I oppose it traveling through downtown Morgan Hill on the Monterey corridor. The tracks would have to be elevated at places. It would be unsightly and noisy. To the extent that it would share the Caltrain tracks, it would cause traffic to back up on Main Avenue and Dunne Avenue so that the train could pass. I would prefer that the train travel along the 101 corridor.

Yours,  
San Panwala

## Response to Submission 1367 (San Panwala, June 1, 2020)

### 1367-165

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations.

For an analysis of project-related traffic impacts in the Morgan Hill and Gilroy Subsection, please refer to Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS. As described in Chapter 8, Preferred Alternative, of the Draft EIR/EIS, the Authority identified Alternative 4 as the Preferred Alternative. As described in Section 8.4.4, Alternative Comparison, of the Draft EIR/EIS, Alternative 3, which travels along the US 101 corridor, would have the highest impacts on waters and wetlands, habitat for special-status plant and wildlife species, wildlife movement corridors, conservation areas, and agricultural farmland as a result of bypassing Morgan Hill.



## Submission 1362 (Lisa Pappanastos, June 12, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1362 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 6/12/2020  
**Submission Date :** 6/12/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Lisa  
**Last Name :** Pappanastos

**Stakeholder Comments/Issues :**

Hello,

1362-164

I live on Jerome street and the high speed rail may be going right down my street. I would like to show my support for moving the high speed rail pathway away from my neighborhood and next to the 280 freeway. The rail line was moved into our neighborhood from its original pathway closer to downtown willow glen. There was never supposed to be a major railway going through this neighborhood. The rail line should be next to a freeway not through a neighborhood. The high speed rail will decrease the property value of my house. By submitting this form I am placing my notice that this alignment will cause me a financial loss. It will also affect the noise level in my house and cause shaking.

Lisa

## Response to Submission 1362 (Lisa Pappanastos, June 12, 2020)

### 1362-164

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The alternatives were designed to follow existing transportation or utility corridors to the extent feasible. For an analysis of project-related impacts on property values, please refer to Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS. For detailed analysis of project-related noise, please refer to Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS.

## Submission 1410 (Patricia Parent, Ms, June 19, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1410 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/19/2020  
**Submission Date :** 6/19/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Patricia  
**Last Name :** Parent

**Stakeholder Comments/Issues :**

1410-201

I would agree with #4 as best option.

## Response to Submission 1410 (Patricia Parent, Ms, June 19, 2020)

### 1410-201

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

The comment supports Alternative 4.

## Submission 1411 (Sean Parent, June 19, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1411 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/19/2020  
**Submission Date :** 6/19/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Sean  
**Last Name :** Parent

**Stakeholder Comments/Issues :**

1411-202 | I oppose the rail project but if it must go forward, option 4 appears to be the best compromise.

## Response to Submission 1411 (Sean Parent, June 19, 2020)

### 1411-202

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment supports Alternative 4.



## Submission 1659 (Rodney Parker, June 24, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1659 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Rodney  
**Last Name :** Parker

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1659-4311 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1659-4312 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
1659-4312 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
1659-4312 | station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1659-4313 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
1659-4313 | work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
1659-4313 | running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
1659-4313 | the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
1659-4313 | too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1659-4314 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1659-4315 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Rodney Parker  
2600 Sheppard Way Antioch, CA 94509-4355  
rodney1134@yahoo.com

## Response to Submission 1659 (Rodney Parker, June 24, 2020)

### **1659-4311**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1659-4312**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1659-4313**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1659-4314**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1659-4315**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1948 (Janaki Patel, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1948 DETAIL**

**Status :** Completed  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Janaki  
**Last Name :** Patel

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

1948-6080

Although I have been looking forward to the day of high speed rail, having done the drive between Merced and San Jose many times for work and family, I strongly urge you to revisit your recent Draft Environmental Impact Report (DEIR) and address the following concerns.

The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.

1948-6081

The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.

1948-6082

I strongly believe the Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and reject the east-of-Gilroy station location.

1948-6083

1948-6084

I am thinking of our future biodiversity and food security that are connected to our future mental and physical health-- and I need you to use your power and position to do the same.

Sincerely,  
 Janaki Patel  
 El Portal, CA 95318  
 jjpatel84@yahoo.com

## Response to Submission 1948 (Janaki Patel, June 22, 2020)

### **1948-6080**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1948-6081**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1948-6082**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1948-6083**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

### **1948-6084**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1242 (Joseph Patrick Thompson, May 1, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1242 DETAIL

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 5/5/2020  
**Affiliation Type :** Individual  
**Submission Date :** 5/1/2020  
**Interest As :** Individual  
**Submission Method :** Project Email  
**First Name :** Joseph  
**Last Name :** Patrick Thompson  
**Business/Organization :**  
**EIR/EIS Comment :** Yes

### Stakeholder Comments/Issues :

1242-23

Dear Sirs, Thank you for asking for public comment. I repeat what I've previously written to you about this transportation Trojan Horse.  
 Dear Friends, What I said ten years ago is still true, and CAHSRA's Frankenstein ought to be terminated as I said in testimony before the Assembly Transportation Committee in support of legislation to de-fund the Bullet Train, which you can see on You Tube:----

My letter to you 1/5/2010:---JOSEPH P. THOMPSON Attorney at Law  
 8339 Church Street, Gilroy, CA 95020  
 Telephone (408) 848-5506; Fax (408) 848-4246  
 E-mail: TransLaw@PacBell.Net

January 5, 2010  
 Fax: 916-322-0827  
 Mr. Mehdi Morshed, Exec. Dir.  
 High Speed Rail Authority  
 925 L Street, Suite 1425  
 P. O. BOX 942874, MS-74  
 Sacramento, CA 95814

Re: Public Comment HSRA's Environmental Impact Report SF-San Jose-Gilroy-Merced

Dear Mr. Morshed,

Thank you for allowing members of the public to comment on HSRA's second (judicially-required) EIR for the San Francisco-San Jose-Gilroy-Merced Segment.

Identity of Author. I am a graduate of San Jose State University, and have done post-doctoral study of transportation law and policy at the Mineta Institute at SJSU. I write only for myself, and not on behalf of a client or organization, but merely to express my personal reply to the EIR for the segment that includes Gilroy, where I have practiced law for more than 30 years.

Background. I here refer to and incorporate by reference: (1) my letters to you dated 3/23/09 and 3/10/04; (2)

letter dated 2/23/09, amended 3/13/09, from Mr. J.S. Jerry Wilmoth, UPRR; (3) Map CA-13, CA-17a&b, and CA-18, Railroad Atlas of North America, California and Nevada, pp. 18, 22-23; and Wendell Cox & Adrian T. Moore, The California High Speed Rail Proposal: A Due Diligence Report, Reason Foundation, Sept. 2008; Legislative Analyst's Office, The High-Speed Rail Authority, March 17, 2009 (see attached to my letter to you 3/23/09).

1242-24

Summary. Lenin convinced his fellow countrymen that Marx & Engels were right, with Trotsky's help, and Stalin's "persuasion" tactics. Did that make his philosophy right? No. Just like Lenin, CAHSRA's proponents are wrong. You remind me of heroin addicts who refuse to admit their addiction. Revelations since the election show what a disastrous idea you have proposed for this sad State, dominated by radical socialists in our Legislature, the League of California Cities, and the California State Association of Counties, and the public transit agencies and their public-sector unions. I think that history will be just as kind to the CAHSRA's proponents as it's been to Lenin. The people of California will rue the day that the Trojan Horse was approved in the guise of the Bullet Train.

1242-25

As I said before, "The crucial question facing us with HSR's proposal was concisely stated by the Honorable Norman Y. Mineta: "The crucial question in transportation today is: What should government do, and what should it leave to others." The sound, sustainable answer to Secretary Mineta's "crucial question" lies in the private sector; not in the public sector. With free enterprise as a foundation, high speed rail's owners and investors can combine profitable freight revenue with losing passenger fares, rather than asking the maxed-out taxpayers of California for more tax subsidies for yet another public-sector passenger mode of travel.

1242-26

Comment: Funding Source for Operations. The current proposal does not satisfy the requirements of sound railroading, while it adheres to the tax-dependent method of finance akin to Amtrak, Caltrain and urban mass transit, with only a very small fraction of the overall expenses paid for by the patrons. The underlying assumption that taxpayers can continue to pony-up the subsidies for more government-owned transport is wrong. History shows the proposal to be fatally flawed. All of the State-owned railroads in the Nation failed in 1837-1840. Lincoln knew personally about those failures, so when General Granville Dodge recommended to the President in 1864 that the government own the transcontinental railroad, Lincoln said "no." His theory, which ultimately worked, was that private enterprise own the railroads, but that the government would aid in their construction. When the Nation's railroads were nationalized during World War I, it only took 18 months before the government's mismanagement had brought all our railroads to a screeching halt. So, Congress reversed its previous decision and de-nationalized our railroads. In 1970 during debates in Congress on formation of the National Railroad Passenger Corporation (Amtrak), some members promised that Amtrak "would be profitable in three years." Amtrak has failed to break even, and requires ever-increasing tax subsidies to continue its operations. Our Nation paid dearly for Amtrak's subsidies because on 9/11/01 we did have Amtrak, but we did not have adequate airport security.

1242-27

The north-south tonnage flows in California, on Hwy. I-5, US 101, and Hwy. 99, represent a source of funding that could, in a private-sector model, duplicate and exceed taxpayers' subsidies in the public-sector model as proposed in the EIR. The French government has announced that it will have Fedex freight transported by that nation's HSR starting next year, so those with experience in operating HSR in Europe have apparently resorted to freight revenue as a source of funding. We could reduce air pollution, traffic congestion, and road and bridge support deterioration and maintenance expenses if we diverted some of that tonnage onto HSR. I have said this to the HSRA since before its creation when it was a Commission.

## Submission 1242 (Joseph Patrick Thompson, May 1, 2020) - Continued

- 1242-28 | I believe that reliance on tax subsidies ought to be deemed unfeasible, given the tax/fee burdens already imposed on Californians by all levels of government, not to mention the even larger burdens which our generation is imposing on future generations.  
Rather, the manner in which railroads were originally created, and funded, freight revenue combined with losing passenger fares, ought to be the funding formula upon which the HSR is created and maintained.  
As the LAO's Report states (page 5), the HSR service should "not require an operating subsidy." A feasible "funding source . . . for future years . . ." (page 6, LAO's Report) exists now and will exist into the future: freight revenue. As with freight moving in the bellies of airliners, HSR can transport freight, thereby decreasing air pollution because the fuel savings per ton/mile is about 75% compared with rubber tires hauling freight on concrete or asphalt. The profit made moving freight can offset the losses sustained transporting passengers. Overnight shipments between Northern and Southern California can be transported without interfering with daytime, commute hours.
- 1242-29 | Comment: UP's Property Rights.  
In addition to those aspects identified by Cox and Moore ("Reason Report"), the UP's Coast Main Line, which is part of its incomparable interstate railroad, and considered by many to be the best railroad in the whole world, if not in America, is entirely its own, for its shareholders' benefit. The Nation's national security and interstate commerce justify the position paramount to lesser entities, the States, and local government, which the courts have repeatedly upheld on federal preemption grounds. A look at the Maps of UP's tracks in the SF Peninsula, San Jose, and South Bay Area show that the current HSRA proposal is impossible without UP's consent. Since UP has not given its consent (Mr. Wilmoth's Letter enclosed), the proposed route is not a legally possible route, even if the HSRA could find the tax subsidy money to operate it as currently proposed.
- 1242-30 | Conclusion. I believe that Secretary Mineta was right. However, HSRA's answer is wrong for California, and impossibly burdensome for its taxpayers in this and future generations. By following our predecessors' example, and having learned from their mistakes, we can have sound, sustainable HSR in California.  
  
Caveat Viator!"  
  
Respectfully yours,  
  
JOSEPH P. THOMPSON, ESQ.



## Response to Submission 1242 (Joseph Patrick Thompson, May 1, 2020)

### 1242-23

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

### 1242-24

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

### 1242-25

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

While Caltrain and UPRR provide mixed passenger and freight services, the HSR system would only serve passengers. The financial analysis of the California HSR System, described in the Authority's 2018 Business Plan (Authority 2018a, as cited in Chapter 6, Project Costs and Operations, of the Draft EIR/EIS) and its Draft 2020 Business Plan (Authority 2020, as cited in Chapter 1, Project Purpose, Need, and Objectives, of the Draft EIR/EIS), indicates that projected ridership and revenues would cover the annual cost of operating the system, meaning that no annual operational subsidy would be required.

### 1242-26

The Authority's 2018 Business Plan explains that the Authority would "leverage state funding committed to the project to pursue additional federal funding or financing and potential private financing to invite in the development of the high-speed rail system statewide" (Authority 2018a, as cited in Chapter 6, Project Costs and Operations, of the Draft EIR/EIS). The Authority has been and continues to explore innovative approaches to partnering with the private sector to identify funding opportunities. Most recently, the Draft 2020 Business Plan (Authority 2020, as cited in Chapter 1, Project Purpose, Need, and Objectives, of the Draft EIR/EIS) notes that private-sector interest in high-speed rail in California has increased. In 2020, Virgin Trains USA, an HSR project under construction between Las Vegas and San Bernardino County, is the first evidence of private sector involvement in high-speed rail in California. In January 2019, the Authority entered into an MOU with Virgin Trains USA to explore opportunities for collaboration. Consistent with the original intentions of Proposition 1A, the Authority continues to look for opportunities to involve private funding in building and operating the California HSR System. For more detailed information on the long-term financial plan of the HSR system, please refer to the Authority's 2018 and Draft 2020 Business Plans.

### 1242-27

Please refer to the response to submission SJM-1242, comments 25 and 26.

### 1242-28

Please refer to the response to submission SJM-1242, comments 25 and 26.

## Response to Submission 1242 (Joseph Patrick Thompson, May 1, 2020) - Continued

### **1242-29**

The comment concerns UPRR's property rights. The Draft EIR/EIS explains how each alternative would interact with UPRR right-of-way, including visual "cross-section" depictions showing how the alignment of HSR and freight rail tracks would vary depending on the vertical profile. The discussion explains that Alternative 4 is designed to maximize use of existing passenger and freight rail right-of-way to reduce additional right-of-way impacts; accordingly, Alternative 4 would have the greatest impacts on UPRR right-of-way. The remainder of Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS provides narrative descriptions of each alternative, including specific modifications to the freight rail alignment that would be required. The Draft EIR/EIS discusses impacts on freight rail service in detail in Section 3.2, Transportation, and explains the trackage rights held by UPRR on pages 3.2-41 to 3.2-42. Section 3.2.5.6, Freight Rail Service, of the Draft EIR/EIS provides a description of existing freight rail service, and Section 3.2.6.6, Freight Rail Service, analyzes the impacts of the HSR project on freight rail service, listed as Impacts TR#20, TR#21, and TR#22. The Authority will continue to engage jurisdictions and stakeholders, including UPRR, during the design, construction, and operation of the project. Please also see the responses to the comment letter submitted by UPRR on the Draft EIR/EIS, submission SJM-1619.

### **1242-30**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

## Submission 1597 (Andrew Patton, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1597 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Andrew  
**Last Name :** Patton

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1597-4151 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1597-4152 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1597-4153 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1597-4154 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1597-4155 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Andrew Patton  
 1585 Lietz Ave San Jose, CA 95118-2834  
 arpatton87@yahoo.com

## Response to Submission 1597 (Andrew Patton, June 22, 2020)

### **1597-4151**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1597-4152**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1597-4153**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1597-4154**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1597-4155**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1577 (Joyce Pennell, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1577 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Joyce  
**Last Name :** Pennell

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1577-4061 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1577-4062 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1577-4063 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1577-4064 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1577-4065 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Joyce Pennell  
 2127 Ticonderoga Dr San Mateo, CA 94402-4021  
 jpennell@gmail.com

## Response to Submission 1577 (Joyce Pennell, June 22, 2020)

### **1577-4061**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1577-4062**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1577-4063**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1577-4064**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1577-4065**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1466 (Marvis J. Phillips, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1466 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/23/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Marvis  
**Last Name :** J. Phillips

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1466-3656 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1466-3657 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1466-3658 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1466-3659 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1466-3660 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Marvis J. Phillips  
 230 Eddy St Apt 1206 San Francisco, CA 94102-6526  
 marvisphillips@gmail.com

## Response to Submission 1466 (Marvis J. Phillips, June 23, 2020)

### **1466-3656**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1466-3657**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1466-3658**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1466-3659**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1466-3660**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1899 (Christine Pielenz, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1899 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Christine  
**Last Name :** Pielenz

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1899-5036 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1899-5037 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1899-5038 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1899-5039 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1899-5040 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Christine Pielenz  
 1045 Tunitas Creek Rd Half Moon Bay, CA 94019-6201  
 christinepielenz@icloud.com

## Response to Submission 1899 (Christine Pielenz, June 22, 2020)

### **1899-5036**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1899-5037**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1899-5038**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1899-5039**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1899-5040**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2005 (Doris Pierce, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #2005 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Doris  
**Last Name :** Pierce

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2005-5456 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2005-5457 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2005-5458 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2005-5459 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2005-5460 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Doris Pierce  
 275 Burnett Ave Spc 153 Morgan Hill, CA 95037-2637  
 daplus2@yahoo.com

## Response to Submission 2005 (Doris Pierce, June 22, 2020)

### **2005-5456**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **2005-5457**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **2005-5458**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **2005-5459**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **2005-5460**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1991 (Gregory Piligian, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1991 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Gregory  
**Last Name :** Piligian

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1991-5396 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1991-5397 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1991-5398 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1991-5399 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1991-5400 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Gregory Piligian  
 4582 Northdale Dr Fremont, CA 94536-6846  
 gppilibiz@gmail.com

## Response to Submission 1991 (Gregory Piligian, June 22, 2020)

### **1991-5396**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1991-5397**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1991-5398**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1991-5399**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1991-5400**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1669 (Susan Pittas, June 24, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1669 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Susan  
**Last Name :** Pittas

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1669-4336 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1669-4337 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1669-4338 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1669-4339 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1669-4340 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Susan Pittas  
1635 Tremont Dr Apt 106 Santa Cruz, CA 95062-4971  
lightatheart@yahoo.com

## Response to Submission 1669 (Susan Pittas, June 24, 2020)

**1669-4336**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

**1669-4337**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

**1669-4338**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

**1669-4339**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

**1669-4340**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1818 (Alice Polesky, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1818 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Alice  
**Last Name :** Polesky

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1818-4711 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1818-4712 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1818-4713 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1818-4714 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1818-4715 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Alice Polesky  
 890 Kansas St San Francisco, CA 94107-2644  
 askalice@pacbell.net

## Response to Submission 1818 (Alice Polesky, June 23, 2020)

### **1818-4711**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1818-4712**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1818-4713**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1818-4714**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1818-4715**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1857 (Linda Pond, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1857 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Linda  
**Last Name :** Pond

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1857-4871 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1857-4872 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1857-4873 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1857-4874 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1857-4875 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Linda Pond  
7131 Redwood Retreat Rd Gilroy, CA 95020-9432  
LINDAPOND.REALESTATE@YAHOO.COM

## Response to Submission 1857 (Linda Pond, June 22, 2020)

### **1857-4871**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1857-4872**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1857-4873**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1857-4874**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1857-4875**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1605 (Juan-Carlos Portillo, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1605 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Juan-Carlos  
**Last Name :** Portillo

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

1605-5838 | Dear Sirs, in this day and age, our environment needs our constant protection. To many projects without the  
 1605-5839 | long term environmental effects, have long been ignored. We, collectively can no longer do this. The High  
 1605-5840 | Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on  
 wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to  
 acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station  
 and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.  
  
 1605-5841 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
 work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
 running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
 the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
 too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.  
  
 1605-5842 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
 1605-5843 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Juan-Carlos Portillo  
 1568 Mckendrie St San Jose, CA 95126-1643  
 jcportillo55@yahoo.com

## Response to Submission 1605 (Juan-Carlos Portillo, June 22, 2020)

**1605-5838**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

Comment noted.

**1605-5839**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

**1605-5840**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

**1605-5841**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

**1605-5842**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

**1605-5843**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1843 (Sofia Poullada, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1843 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Sofia  
**Last Name :** Poullada

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1843-4811 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1843-4812 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1843-4813 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1843-4814 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1843-4815 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Sofia Poullada  
 Saratoga, CA 95070  
 sofia@gmail.com

## Response to Submission 1843 (Sofia Poullada, June 22, 2020)

### **1843-4811**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1843-4812**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1843-4813**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1843-4814**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1843-4815**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1889 (Jane Powell, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1889 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** Jane  
**Last Name :** Powell

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1889-4991 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1889-4992 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1889-4993 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1889-4994 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1889-4995 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Jane Powell  
 168 Alamo Sq Alamo, CA 94507-1930  
 crackerbit@yahoo.com

## Response to Submission 1889 (Jane Powell, June 22, 2020)

### 1889-4991

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1889-4992

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1889-4993

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1889-4994

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1889-4995

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1749 (Michelle Price, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1749 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Michelle  
**Last Name :** Price

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1749-4461 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1749-4462 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1749-4463 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1749-4464 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1749-4465 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Michelle Price  
1335 W Campbell Ave Apt 13 Campbell, CA 95008-1742  
prisey13@gmail.com

## Response to Submission 1749 (Michelle Price, June 23, 2020)

### **1749-4461**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1749-4462**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1749-4463**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1749-4464**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1749-4465**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1483 (Valerie Quarmby, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1483 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Valerie  
**Last Name :** Quarmby

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1483-3686 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1483-3687 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1483-3688 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1483-3689 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1483-3690 | reject the east-of-Gilroy station location.

Valerie Quarmby.

Sincerely,

Valerie Quarmby

120 Corte Madera Rd Portola Valley, CA 94028-7815

quarmby@gene.com

## Response to Submission 1483 (Valerie Quarmby, June 22, 2020)

### **1483-3686**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1483-3687**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1483-3688**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1483-3689**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1483-3690**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1870 (Jeannette Ralston, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1870 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Jeannette  
**Last Name :** Ralston

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1870-4926 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1870-4927 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1870-4928 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1870-4929 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1870-4930 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Jeannette Ralston  
 PO Box 3376 Half Moon Bay, CA 94019-3376  
 malaprop12@gmail.com



## Response to Submission 1870 (Jeannette Ralston, June 22, 2020)

### **1870-4926**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1870-4927**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1870-4928**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1870-4929**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1870-4930**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1808 (Elvia Ramirez, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1808 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Elvia  
**Last Name :** Ramirez

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1808-4676 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1808-4677 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1808-4678 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1808-4679 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1808-4680 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Elvia Ramirez  
San Jose, CA 95122  
ezramirez@yahoo.com

## Response to Submission 1808 (Elvia Ramirez, June 23, 2020)

### **1808-4676**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1808-4677**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1808-4678**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1808-4679**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1808-4680**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1468 (Gary Ramos, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1468 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/23/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Gary  
**Last Name :** Ramos

**Stakeholder Comments/Issues :**

1468-211

I do not feel this section should be competed.All the money the land and the land owners is going to cause hardships for all. Thank You.

## Response to Submission 1468 (Gary Ramos, June 23, 2020)

### 1468-211

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

## Submission 2000 (Charles Ray, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2000 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Charles  
**Last Name :** Ray

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2000-5441 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
2000-5442 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2000-5443 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2000-5444 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
2000-5445 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Charles Ray  
15 Guerrero St San Francisco, CA 94103-1139  
alexray.sfbkk@gmail.com

## Response to Submission 2000 (Charles Ray, June 22, 2020)

### **2000-5441**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **2000-5442**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **2000-5443**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **2000-5444**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **2000-5445**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1780 (Stephanie Reader, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1780 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Stephanie  
**Last Name :** Reader

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1780-5952 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1780-5953 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1780-5954 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1780-5955 | As a frequent camper in the southern end of Santa Clara County, I treasure the rich diversity of wildlife we are fortunate to still see living in our region. Transportation projects should preserve, not endanger, the wildlife who are now trying to cope with increasing pressure from human development projects on the land we share with them.
- 1780-5956 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1780-5957 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Stephanie Reader  
 501 San Luis Ave Los Altos, CA 94024-4028  
 steffyreader@gmail.com

## Response to Submission 1780 (Stephanie Reader, June 23, 2020)

### **1780-5952**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1780-5953**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1780-5954**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1780-5955**

The comment is noted and does not indicate any specific concern regarding any of the conclusions in the Draft EIR/EIS.

### **1780-5956**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1780-5957**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1927 (Erin Redfern, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1927 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Erin  
**Last Name :** Redfern

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1927-6041 | I am strongly opposed to a high speed rail moving through Coyote Valley and/or Pacheco Pass. This project that benefits the economic elite is simply not worth the sacrifice to long-term residents, human and animal, of the South Bay. I get my produce from Coyote Valley farms. My family hikes there. Over the course of my life I've seen this gorgeous land eaten away by development, and the thought of a high speed rail going through it sickens me. A station would be beyond the pale.
- 1927-6042 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1927-6043 |
- 1927-6044 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1927-6045 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1927-6046 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Erin Redfern  
 1415 Millich Ct San Jose, CA 95117-3629  
 eeredfern@gmail.com

## Response to Submission 1927 (Erin Redfern, June 22, 2020)

### **1927-6041**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

Comment noted. Thank you.

### **1927-6042**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1927-6043**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1927-6044**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1927-6045**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1927-6046**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1511 (john redstrom, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1511 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** john  
**Last Name :** redstrom

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1511-3801 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1511-3802 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1511-3803 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1511-3804 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1511-3805 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 john redstrom  
 1220 Tasman Dr Sunnyvale, CA 94089-2440  
 49johnr@gmail.com

## Response to Submission 1511 (john redstrom, June 22, 2020)

### **1511-3801**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1511-3802**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1511-3803**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1511-3804**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1511-3805**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1533 (Jason Reed, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1533 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Jason  
**Last Name :** Reed

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1533-3881 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1533-3882 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1533-3883 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1533-3884 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1533-3885 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Jason Reed  
 San Jose, CA 95123  
 jasonreed13@gmail.com



## Response to Submission 1533 (Jason Reed, June 22, 2020)

### 1533-3881

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1533-3882

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1533-3883

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1533-3884

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1533-3885

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1580 (Robert Reese, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1580 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Robert  
**Last Name :** Reese

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1580-4076 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1580-4077 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1580-4078 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1580-4079 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1580-4080 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Robert Reese  
 San Jose, CA 95135  
 reeserlest@yahoo.com

## Response to Submission 1580 (Robert Reese, June 22, 2020)

### **1580-4076**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1580-4077**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1580-4078**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1580-4079**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1580-4080**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1368 (Paul Reginelli, May 27, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1368 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 6/15/2020  
**Submission Date :** 5/27/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Paul  
**Last Name :** Reginelli

**Stakeholder Comments/Issues :**

MR. REGINELLI: My name is Paul Reginelli, R-E-G-I-N-E-L-L-I. You spelled it correctly.

1368-186

I'm wondering, I live in Downtown San Jose, a few blocks from the station, and I'm wondering when you project it to come into San Jose?

MR. GOLDMAN: Thank you for your comment, Paul. I'm afraid we're not responding to questions today. This is a public hearing to recite your comment.

If you do have questions like that, however, you're welcome to email them. You can use the email that you see on the screen, [san.jose\\_merced@hsr.ca.gov](mailto:san.jose_merced@hsr.ca.gov). You can also call our hotline and we're happy to talk with you about your question might be. Do you have a comment that you'd like to share as well?

MR. REGINELLI: No.

MR. GOLDMAN: Okay.

MR. REGINELLI: Nothing at the moment. Thanks. I guess, since nothing is going on here, I guess I'll catch you on another time. Thanks.

## Response to Submission 1368 (Paul Reginelli, May 27, 2020)

### 1368-186

Please refer to Table 2-16 in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS for this information. Construction is estimated to begin in late 2021 and continue through 2027.

## Submission 1445 (RESPONSIBLE RESIDENT, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1445 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/23/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** RESPONSIBLE  
**Last Name :** RESIDENT

**Stakeholder Comments/Issues :**

Hi HSR Team,

1445-3038

I am a resident of California Maison. This project is decided to pass through our neighborhood without listening to an opinion from the local residents.

I strongly oppose the decision of HSR corridor being built next to our community. It will reduce the home values, increase noise, increase vibrations in our neighborhood.

Suspend this project and take it somewhere where there are no residents, one of the options is 101 north bound.

My decision: STOP DESTROYING OUR NEIGHBORHOOD FOR YOUR PROFIT. HSR IS A FAILURE.

## Response to Submission 1445 (RESPONSIBLE RESIDENT, June 23, 2020)

### 1445-3038

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.



## Submission 2015 (Joanna Reynolds, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2015 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Joanna  
**Last Name :** Reynolds

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

2015-6131

I strongly urge you to make the changes necessary in your plans to respect and protect the wildlife and farmland in our county.

2015-6132

The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.

2015-6133

The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.

2015-6134

The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and reject the east-of-Gilroy station location.

2015-6135

Sincerely,  
Joanna Reynolds  
126 Pasa Robles Ave Los Altos, CA 94022-1237  
Rey.joanna@gmail.com

## Response to Submission 2015 (Joanna Reynolds, June 22, 2020)

### **2015-6131**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **2015-6132**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **2015-6133**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **2015-6134**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **2015-6135**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1962 (Lisa Reynolds, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1962 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Lisa  
**Last Name :** Reynolds

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1962-5276 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1962-5277 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1962-5278 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1962-5279 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1962-5280 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Lisa Reynolds  
 385 W K St Benicia, CA 94510-3028  
 benicialisa@gmail.com

## Response to Submission 1962 (Lisa Reynolds, June 22, 2020)

### **1962-5276**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1962-5277**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1962-5278**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1962-5279**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1962-5280**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1571 (Susan Reynolds, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1571 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Susan  
**Last Name :** Reynolds

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1571-4036 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1571-4037 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1571-4038 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1571-4039 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1571-4040 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Susan Reynolds  
 7052 Santa Teresa Blvd San Jose, CA 95139-1348  
 sdrotherstuff@gmail.com

## Response to Submission 1571 (Susan Reynolds, June 22, 2020)

### **1571-4036**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1571-4037**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1571-4038**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1571-4039**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1571-4040**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1379 (Lois Rice, May 27, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1379 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 6/16/2020  
**Submission Date :** 5/27/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Lois  
**Last Name :** Rice

**Stakeholder Comments/Issues :**

MS. RICE: My name is Lois, L-O-I-S; Rice, R-I-C-E, And I'm not affiliated with any organization.

MR. GOLDMAN: Thank you. Please provide your comment.

1379-153

MS. RICE: I'm strongly in support of your preferred Alternative 3. The conversation about rail service to Los Angeles from San Francisco has been involved with my family for 120 years and the family has supported the idea continuously. And it seems like it makes perfect sense to me that the depot location in Gilroy is the obvious place where the transit hub should be for all the services that service the South County area.

I strongly encourage you consider understanding the service wherever possible to minimize impact to the aboveground services in the community of Gilroy. And I will look forward to your future success.

And that's my comment.

MR. GOLDMAN: Thank you, Lois, so much for your comment. It has been recorded.

MS. RICE: Okay. Thank you.



## Response to Submission 1379 (Lois Rice, May 27, 2020)

### 1379-153

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

The comment supports Alternative 3 and Alternatives 1, 2, and 4 with a proposed's Downtown Gilroy Station. Chapter 8, Preferred Alternative, describes how the Authority selected Alternative 4 as the Preferred Alternative.

## Submission 1590 (Enrique Rivera, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1590 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Enrique  
**Last Name :** Rivera

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1590-4126 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1590-4127 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1590-4128 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1590-4129 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1590-4130 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Enrique Rivera  
 18270 Los Padres Pl Morgan Hill, CA 95037-2979  
 mrscary70@gmail.com

## Response to Submission 1590 (Enrique Rivera, June 22, 2020)

### **1590-4126**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1590-4127**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1590-4128**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1590-4129**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1590-4130**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1775 (Linda Roach, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1775 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Linda  
**Last Name :** Roach

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1775-4546 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1775-4547 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1775-4548 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1775-4549 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1775-4550 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Linda Roach  
 333 W Pearl Ave # B Stockton, CA 95207-3815  
 ammie7@gmail.com

## Response to Submission 1775 (Linda Roach, June 23, 2020)

### **1775-4546**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1775-4547**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1775-4548**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1775-4549**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1775-4550**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1401 (Peggy Roberts, June 18, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1401 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/18/2020  
**Submission Date :** 6/18/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Peggy  
**Last Name :** Roberts

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear HSR Team,

1401-482

I live in Morgan Hill, CA and while we do not have a station planned here, Gilroy is our next major town in proximity. We are still in a Rural area from the Metropolis that is still astatically pleasing and a part of the culture of Morgan Hill and the South Santa Clara County . To have a HSR elevated across the 101 from South San Jose to Morgan Hill would be a detracton. I believe the preferred route should be along the already designated rails through our small town which is a strait shot to Gilroy. If that can not be achieve because of ownership rights then we need to plan for the train to travel at or below street view and not elevated causing an eye sore and amplifying the noise decibels on an exponential level. Please log my comments as part of the CEQUA process and I pray that the HSRA choses a combination of technology for the future while observing our traditional past.

Thank you,

Peggy Roberts

17725 Case Lane

Morgan Hill, CA 95037

408-301-8790

Sent from Mail for Windows 10

## Response to Submission 1401 (Peggy Roberts, June 18, 2020)

### 1401-482

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

The comment opposes a viaduct from Morgan Hill to Gilroy.



## Submission 1643 (Mark Robichek, June 24, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1643 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Mark  
**Last Name :** Robichek

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1643-4276 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1643-4277 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1643-4278 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1643-4279 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1643-4280 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Mark Robichek  
 1255 Tucson Ave Sunnyvale, CA 94089-2612  
 robichek@sbcglobal.net

## Response to Submission 1643 (Mark Robichek, June 24, 2020)

### **1643-4276**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1643-4277**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1643-4278**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1643-4279**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1643-4280**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1418 (Wojtek Rocko, June 21, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1418 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/21/2020  
**Submission Date :** 6/21/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Wojtek  
**Last Name :** Rocko

**Stakeholder Comments/Issues :**

1418-207

I live in the Monterey Corridor Subsection area, I'm concerned over noise and visual that will impact my property value and lifestyle with alternatives 1&3. I prefer alternative 2&4.

## Response to Submission 1418 (Wojtek Rocko, June 21, 2020)

### 1418-207

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

The comment supports Alternatives 2 and 4.

## Submission 2027 (Joseph Rodriguez, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #2027 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Joseph  
**Last Name :** Rodriguez

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2027-5531 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2027-5532 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2027-5533 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2027-5534 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2027-5535 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Joseph Rodriguez  
 2809 Moss Hollow Dr San Jose, CA 95121-1535  
 joe6641@sbcglobal.net

## Response to Submission 2027 (Joseph Rodriguez, June 22, 2020)

### 2027-5531

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 2027-5532

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 2027-5533

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 2027-5534

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 2027-5535

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1257 (Lisa RodriQuez, May 14, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1257 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 5/14/2020  
**Submission Date :** 5/14/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Lisa  
**Last Name :** RodriQuez

**Stakeholder Comments/Issues :**

1257-79 | When will we find out the final route selected as it pertains to the city of Gilroy?

1257-80 | If the route selected impact the residents near the proposed Leavesley station, when will the residents be informed?

Thank you.



## Response to Submission 1257 (Lisa RodriQuez, May 14, 2020)

### 1257-79

The comment requested the date when the alternative will be selected. Please refer to Section S.13.1, California High-Speed Rail Authority Decision-Making, and Table S-9 in the Executive Summary of the Final EIR/EIS for this information. After completion of the environmental process, the Authority will consider whether to certify the Final EIR/EIS for compliance with CEQA. If the Authority certifies the Final EIR/EIS, it can consider approving one of the four alternatives and making related CEQA decisions (i.e., findings, mitigation plan, and potential statement of overriding considerations). A Notice of Availability of the Final EIR/EIS will be filed with the Federal Register, allowing a minimum 30-day comment period before a Record of Decision is issued. Publication of the Final EIR/EIS is scheduled for late 2021, and publication of the Record of Decision is scheduled 30 days after the Notice of Availability is filed.

### 1257-80

The Authority's anticipated schedule is to deliver a Record of Decision in the spring of 2022.. At that point, the Authority would move forward with outreach to residents impacted by the approved alternative on a parcel-by-parcel basis.

## Submission 1803 (suzanne rogers, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1803 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** suzanne  
**Last Name :** rogers

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1803-4651 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1803-4652 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1803-4653 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1803-4654 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1803-4655 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 suzanne rogers  
 1312 Alvarado Ave Burlingame, CA 94010-5624  
 suzannedelzellrogers@gmail.com

## Response to Submission 1803 (suzanne rogers, June 23, 2020)

### **1803-4651**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1803-4652**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1803-4653**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1803-4654**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1803-4655**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2046 (Rob Rondanini, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2046 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Rob  
**Last Name :** Rondanini

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2046-5606 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2046-5607 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2046-5608 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2046-5609 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2046-5610 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Rob Rondanini  
PO Box 1441 Roseville, CA 95678-8441  
rob\_rondanini@yahoo.com

## Response to Submission 2046 (Rob Rondanini, June 22, 2020)

### **2046-5606**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **2046-5607**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **2046-5608**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **2046-5609**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **2046-5610**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1249 (Michael Rooney, May 7, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1249 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 5/7/2020  
**Submission Date :** 5/7/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Michael  
**Last Name :** Rooney

**Stakeholder Comments/Issues :**

- 1249-44 | This comment is to express a strong disagreement with the selection of Alternative 4 as the preferred alternative for the San Jose to Merced section. Per your own analysis, this heavily at-grade alignment can only achieve speeds of 110 mph between San Jose and Gilroy, resulting in a 6 minute longer travel time than the next slowest alternative.
- Per your Open House documents, you characterize this 6 minute increase in travel time as a "marginal increase in system travel time". 6 minutes is anything but marginal - it represents a 3.8% increase to the Prop 1A mandated San Francisco to Los Angeles travel time of 2 hours, 40 minutes. Given the trade-offs made in travel time in other segments, the High Speed Rail Authority currently has no plan to recover this travel time increase.
- 1249-45 | It was unclear in the Environmental Documents where the total impact on system travel time are captured, although the Board memo does state that all 4 alternatives are in compliance with the Prop 1A Service Travel Time Compliance. Please provide reference to where the total overall system travel time can be found for each of the 4 alternatives. If it is not currently included in the draft, please include this comparison of overall system travel time for the 4 options in accordance with Prop 1A requirements in the Final EIR/EIS.

## Response to Submission 1249 (Michael Rooney, May 7, 2020)

### **1249-44**

The comment opposes Alternative 4 because Alternative 4 would travel 110 mph between San Jose and Gilroy, taking 6 minutes longer than the other alternatives. Please refer to Section 2.4.1, System Design Performance, Safety, and Security, of the Draft EIR/EIS for this information. The comment also notes that HSR has no plan to recover this travel time. Please refer to Section 3.20, Design Variants to Optimize Speed, of the Draft EIR/EIS for this information. This section evaluates speed increases north and south of Diridon Station as well as through the tunnels in the Pacheco Pass. Consistency with the requirements of Prop 1A was used as a primary criterion for excluding alternatives from further consideration. In order to meet the project's purpose and need and be considered for further analysis in the Final EIR/EIS, an alternative had to deliver predictable and consistent travel times, follow existing transportation or utility corridors to the extent feasible to reduce impacts on communities and the environment, and be financially viable. Alternative 4 is consistent with the original intent of Prop 1A.

### **1249-45**

Consistency with the requirements of Prop 1A was used as a primary criterion for excluding alternatives from further consideration. In order to meet the project's purpose and need and be considered for further analysis in the Final EIR/EIS, an alternative had to deliver predictable and consistent travel times, follow existing transportation or utility corridors to the extent feasible to reduce impacts on communities and the environment, and be financially viable. Alternative 4 is consistent with the original intent of Prop 1A. In Chapter 1, Purpose and Need, Section 1.2.4 indicates that HSR service from San Jose to the Central Valley would have a projected travel time of approximately 40 minutes. Precise travel times for each alternative are not available at this time based on preliminary design.



## Submission 2061 (Adrianna Rosen, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #2061 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Adrianna  
**Last Name :** Rosen

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2061-5671 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2061-5672 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2061-5673 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2061-5674 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2061-5675 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Adrianna Rosen  
 4300 Albany Dr Apt 127 San Jose, CA 95129-1236  
 adrianna718@gmail.com

## Response to Submission 2061 (Adrianna Rosen, June 22, 2020)

### **2061-5671**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **2061-5672**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **2061-5673**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **2061-5674**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **2061-5675**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1875 (Stephen Rosenblum, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1875 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Stephen  
**Last Name :** Rosenblum

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1875-4941 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1875-4942 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1875-4943 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1875-4944 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1875-4945 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Stephen Rosenblum  
 212 Santa Rita Ave Palo Alto, CA 94301-3939  
 pol1@rosenblums.us

## Response to Submission 1875 (Stephen Rosenblum, June 22, 2020)

### **1875-4941**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1875-4942**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1875-4943**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1875-4944**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1875-4945**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1704 (Caroline Roth, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1704 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Caroline  
**Last Name :** Roth

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1704-4381 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1704-4382 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1704-4383 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1704-4384 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1704-4385 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Caroline Roth  
Milpitas, CA 95035  
CarolineRoth@hotmail.com

## Response to Submission 1704 (Caroline Roth, June 23, 2020)

### **1704-4381**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1704-4382**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1704-4383**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1704-4384**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1704-4385**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1915 (Cari Rotoli, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1915 DETAIL

**Status :** Completed  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Cari  
**Last Name :** Rotoli

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1915-6026 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1915-6027 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1915-6028 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1915-6029 | Please work with local expert conservation agencies to resolve these issues in the DEIR, and
- 1915-6030 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Cari Rotoli  
 430 Laurel Ave Pacific Grove, CA 93950-3549  
 cmrotoli@comcast.net



## Response to Submission 1915 (Cari Rotoli, June 22, 2020)

### **1915-6026**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1915-6027**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1915-6028**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1915-6029**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1915-6030**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

## Submission 1773 (Ina Roy, June 23, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1773 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Ina  
**Last Name :** Roy

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1773-5935 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1773-5936 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1773-5937 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1773-5938 | \*\*The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1773-5939 | reject the east-of-Gilroy station location.\*\* This is VERY doable. Get on it.

Sincerely,  
 Ina Roy  
 1132 Candlewood Ct Sunnyvale, CA 94089-2360  
 inachose@gmail.com

## Response to Submission 1773 (Ina Roy, June 23, 2020)

### 1773-5935

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### 1773-5936

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### 1773-5937

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### 1773-5938

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### 1773-5939

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1615 (Cathy Rubin, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1615 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Cathy  
**Last Name :** Rubin

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1615-4226 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1615-4227 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1615-4228 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1615-4229 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1615-4230 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Cathy Rubin  
San Jose, CA 95112  
crubin@aol.com

## Response to Submission 1615 (Cathy Rubin, June 22, 2020)

**1615-4226**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

**1615-4227**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

**1615-4228**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

**1615-4229**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

**1615-4230**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1878 (Linda Rudin, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1878 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Linda  
**Last Name :** Rudin

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1878-4951 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1878-4952 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1878-4953 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1878-4954 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1878-4955 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Linda Rudin  
274 Greenview Dr Daly City, CA 94014-3461  
leewaysf@pacbell.net

## Response to Submission 1878 (Linda Rudin, June 22, 2020)

### **1878-4951**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1878-4952**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1878-4953**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1878-4954**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1878-4955**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1829 (Dr. M. K. Russell, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1829 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Dr.  
**Last Name :** M. K. Russell

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1829-4756 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1829-4757 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1829-4758 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1829-4759 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1829-4760 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Dr. M. K. Russell  
17 Roque Moraes Ct Apt 1 Mill Valley, CA 94941-4610  
katalyst123@comcast.net

## Response to Submission 1829 (Dr. M. K. Russell, June 22, 2020)

### **1829-4756**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1829-4757**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1829-4758**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1829-4759**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1829-4760**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1908 (Ava Rust, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1908 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Ava  
**Last Name :** Rust

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1908-5081 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1908-5082 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1908-5083 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1908-5084 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1908-5085 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Ava Rust  
 311 Grove Dr Portola Valley, CA 94028-7642  
 arust20@priorypanther.com

## Response to Submission 1908 (Ava Rust, June 22, 2020)

### **1908-5081**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1908-5082**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1908-5083**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1908-5084**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1908-5085**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1968 (Carol Ruth, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1968 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Carol  
**Last Name :** Ruth

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1968-5301 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1968-5302 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1968-5303 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1968-5304 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1968-5305 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Carol Ruth  
 661 Cabrillo Ave Stanford, CA 94305-8403  
 carolruth1@gmail.com

## Response to Submission 1968 (Carol Ruth, June 22, 2020)

### **1968-5301**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1968-5302**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1968-5303**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1968-5304**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1968-5305**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1444 (Marieke Ruys, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1444 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/22/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Marieke  
**Last Name :** Ruys

**Stakeholder Comments/Issues :**

- 1444-3147 With noise levels comparable to ascending planes, High-Speed Rail alignments should not cut through our Morgan Hill downtown. Thick concrete walls/tunnels would be the only way to mitigate the incredible noise. The rest of the world understands this; for example the TGV in France is never running through communities unless through covered channels or tunnels. Spending 10 minutes next to the TGV track will make you realize: &#39;loud&#39; is an understatement for the roar.
- 1444-3148 Nobody in Morgan Hill agrees with the proposal to run a High-Speed Train through the downtown. This has been voiced in meeting after meeting, by many different parties, in many different ways (business owners, public officials, home owners, etc). HSR will destroy our downtown, which has been referred to as &#39;the envy of Santa Clara&#39;. There is no justification for the High-Speed Rail Authority to ignore the protests, and to keep pushing for the downtown alignment as the &#39;Preferred&#39; option.



## Response to Submission 1444 (Marieke Ruys, June 22, 2020)

### **1444-3147**

Comment noted. Thank you. Please refer to Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS, which analyzes the noise impacts in downtown Morgan Hill. In addition, the Draft EIR/EIS identifies mitigation to avoid or reduce significant impacts. It also assesses the secondary impacts from implementing mitigation measures identified in the Draft EIR/EIS, such as noise barriers.

### **1444-3148**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

## Submission 1300 (Mack Sacco, May 27, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1300 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 5/27/2020  
**Submission Date :** 5/27/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Mack  
**Last Name :** Sacco

**Stakeholder Comments/Issues :**

1300-61

I am seriously concerned about how this train will effect our city. My question is: " Will the train run above or below ground as it passes through Gilroy?" Ground level will upset the movement of traffic through our city, creating seriously traffic problems. An elevated track will cause significant noise and add increased stress in the lives the Gilroy citizens. I vote would be for a below ground route.

M.L. Sacco, Retired

## Response to Submission 1300 (Mack Sacco, May 27, 2020)

### 1300-61

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

A below-ground option was not considered viable through the City of Gilroy. Please refer to Figure 2-36 in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS for the elevation of each alternative through the Morgan Hill and Gilroy Subsection. Alternative 4 has an at-grade station; Alternative 1 has a viaduct station; Alternative 2 has an embankment station; and Alternative 3 has an embankment station in East Gilroy.

## Submission 1520 (Justine Saffir, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1520 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Justine  
**Last Name :** Saffir

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

1520-2570

I'm VERY concerned about the impact on local wildlife and the environment in general from the current rail plan.

We've worked really hard to preserve what's left of open land for the wildlife in our area, which has already been greatly affected by development and man-made barriers to date. PLEASE let California be a leader! Let us design transportation for humans that doesn't further destroy our environment and the other life which lives here. Let us shine in the eyes of our own citizens, be a model for other states and nations, and create a plan that prioritizes the needs of ALL the life in California, a plan that honors the rights of our wildlife and recognizes that our human quality of life is affected by the destruction of the lives around us.

Sincerely,  
Justine Saffir  
7487 Drumm Ct San Jose, CA 95139-1416  
JustineSaffir@gmail.com

## Response to Submission 1520 (Justine Saffir, June 22, 2020)

### 1520-2570

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

## Submission 2040 (Karen Salamy, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2040 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Karen  
**Last Name :** Salamy

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2040-5586 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
2040-5587 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2040-5588 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2040-5589 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
2040-5590 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Karen Salamy  
667 Saint Andrews Dr Aptos, CA 95003-5424  
karen.salamy@gmail.com

## Response to Submission 2040 (Karen Salamy, June 22, 2020)

### **2040-5586**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **2040-5587**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **2040-5588**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **2040-5589**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **2040-5590**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1864 (GLORIA SAMANIEGO HALE, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1864 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** GLORIA  
**Last Name :** SAMANIEGO HALE

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1864-4896 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1864-4897 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1864-4898 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1864-4899 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1864-4900 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
GLORIA SAMANIEGO HALE  
1085 Cloverbrook Dr San Jose, CA 95120-1810  
rotarian.gloria@gmail.com

## Response to Submission 1864 (GLORIA SAMANIEGO HALE, June 22, 2020)

### **1864-4896**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1864-4897**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1864-4898**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1864-4899**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1864-4900**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1920 (Caitlin Samenfeld-Specht, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1920 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Caitlin  
**Last Name :** Samenfeld-Specht

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1920-5131 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1920-5132 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1920-5133 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1920-5134 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1920-5135 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Caitlin Samenfeld-Specht  
 San Jose, CA 95118  
 caitlinss@gmail.com

## Response to Submission 1920 (Caitlin Samenfild-Specht, June 22, 2020)

### **1920-5131**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1920-5132**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1920-5133**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1920-5134**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1920-5135**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1918 (Sean Samenfeld-Specht, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1918 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Sean  
**Last Name :** Samenfeld-Specht

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1918-5121 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1918-5122 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1918-5123 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1918-5124 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1918-5125 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Sean Samenfeld-Specht  
 San Jose, CA 95118  
 seanness81@gmail.com

## Response to Submission 1918 (Sean Samenfild-Specht, June 22, 2020)

### **1918-5121**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1918-5122**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1918-5123**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1918-5124**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1918-5125**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1361 (George Sammut, June 11, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1361 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 6/11/2020  
**Submission Date :** 6/11/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** George  
**Last Name :** Sammut

**Stakeholder Comments/Issues :**

- 1361-162 | My first concern is the proximity of the rail to rural properties which will change the quality and/or life style they worked hard in life to have. If they can especially hear the HSR, they lose their quality of life immensely. If They have livestock, there will be a possible issue with constant fear of the noise. This could make ownership if these properties impossible for their intended use. We live on the East side of Hwy 101 (645 Rucker Ave), and the proximity of that route will destroy our property value, quality of life, and usage of our land.
- 1361-163 | Secondly, the process of allowing comments on a multiple route proposal is both unfair and unethical. How can anyone responsibly comment on a route that has not even been chosen or confirmed? Different routes will raise different concerns for a community, and until the final route is chosen, the comment period should be postponed and allowed afterwards, before a decision is made. I realize that all routes are being "equally evaluated", but the final decision on a route needs to come out and then go thru a comment process. Lastly, ridership of this HSR should be determined and confirmed to be worthwhile prior to spending funds that Californians cannot afford, especially during these times. Fiscal responsibility needs to be a priority in this State, and if this is a transportation tool that goes empty and unused, it will be the biggest financial disaster in California history. A survey to truly decipher realistic use needs to come first. To date, I have seen nothing of the sort done in our community.



## Response to Submission 1361 (George Sammut, June 11, 2020)

### **1361-162**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3, SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The Authority is responsible for implementing identified feasible mitigation related to significant impacts identified in the EIR/EIS per the requirements of CEQA and any other mitigation the Authority deems as required relative to the NEPA analysis.

The results of the noise and vibration assessment discussed in Section 3.4, Noise and Vibration, in the Draft EIR/EIS indicate there would be moderate noise impact at this property under Alternative 3 (Impact NV#2). Potential noise impacts on livestock are discussed in Impact NV#7.

### **1361-163**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

## Submission 1766 (John Sanders, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1766 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** John  
**Last Name :** Sanders

**Stakeholder Comments/Issues :**

1766-3015 | Page 2-40. South County Airport is now called the San Martin Airport. HSR should contact County Airports Department to update the improvements planned at the Airport.

1766-3016 | Page 2-141. It is Church Avenue in San Martin not Church Street. Correct Table 2-17 in two places.  
John Sanders.

Sent from my iPhone

## Response to Submission 1766 (John Sanders, June 23, 2020)

### **1766-3015**

The comment updates the name of the South County Airport to the San Martin Airport. Chapter 2, Alternatives, of the Final EIR/EIS has been revised to reflect the current name of the airport as well as planned projects included in the 2018 Santa Clara County Airports Business Plan.

### **1766-3016**

The comment corrects the name of a street in San Martin. Text has been revised in Table 2-17 of the Final EIR/EIS to show Church Avenue instead of Church Street.

## Submission 2041 (Dorian Sarris, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2041 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Dorian  
**Last Name :** Sarris

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2041-6161 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2041-6162 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2041-6163 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2041-6164 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2041-6165 | reject the east-of-Gilroy station location. Only planet that we have... protect it and its creatures!

Sincerely,  
Dorian Sarris  
2436 Coventry Rd Cleveland Heights, OH 44118-4002  
dorian.sarris@gmail.com

## Response to Submission 2041 (Dorian Sarris, June 22, 2020)

### **2041-6161**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **2041-6162**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **2041-6163**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **2041-6164**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **2041-6165**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1912 (Annette Saunders, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1912 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Annette  
**Last Name :** Saunders

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1912-5096 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1912-5097 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1912-5098 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1912-5099 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1912-5100 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Annette Saunders  
Moss Beach, CA 94038  
ASkata@sbcglobal.net

## Response to Submission 1912 (Annette Saunders, June 22, 2020)

### **1912-5096**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1912-5097**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1912-5098**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1912-5099**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1912-5100**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1914 (Dorothy Saxe, June 24, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1914 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Dorothy  
**Last Name :** Saxe

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1914-5106 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1914-5107 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1914-5108 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1914-5109 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1914-5110 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Dorothy Saxe  
 990 Lassen Dr Menlo Park, CA 94025-6633  
 gsaxe1999@yahoo.com

## Response to Submission 1914 (Dorothy Saxe, June 24, 2020)

### **1914-5106**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1914-5107**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1914-5108**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1914-5109**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1914-5110**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1651 (Brenda Schirle, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1651 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Brenda  
**Last Name :** Schirle

**Stakeholder Comments/Issues :**

1651-2553

As a resident of Morgan Hill living less than 1/2 mile from the proposed alternative 4 plan to use the existing railroad tracks, I am very concerned about the noise impact to my family. I can't even imagine the noise level with so many trains each day. It is also very concerning to consider 16 trains per hour blocking intersections. This plan will have a very negative impact on the city of Morgan Hill, especially the vibrant downtown area and certainly my family. Please do not proceed with any plan to use the existing railroad tracks.  
Brenda Schirle

## Response to Submission 1651 (Brenda Schirle, June 23, 2020)

### 1651-2553

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

Please refer to Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS for information regarding noise and vibration impacts and mitigation measures to avoid or reduce significant impacts. This section discusses the methodology and criteria used to identify noise and vibration impacts and includes information regarding Alternative 4, which would utilize the existing rail right-of-way and would necessitate the use of train warning horns approaching at-grade crossings.

## Submission 1648 (Ronald Schirle, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1648 DETAIL**

Status : Unread  
Record Date : 6/24/2020  
Submission Date : 6/23/2020  
Interest As : Individual  
First Name : Ronald  
Last Name : Schirle

**Stakeholder Comments/Issues :**

Hello.

1648-858

The purpose of this letter to express my deep concern regarding the current proposed route of the high speed rail (HSR). As I understand, the HSR alternative 4 is the preferred path and is to follow existing rail tracks through Downtown Morgan Hill.

I am a resident of Morgan Hill, CA. My address is 430 San Pedro Avenue, Morgan Hill, CA. I live less than a half mile away from the existing rail tracks upon which alternative 4 ( the preferred plan for the HSR) is to be constructed. If this plan were allowed to go through, it would split Morgan Hill in half. We have a very vibrant community that , in my opinion, would be ruined from both extreme noise pollution and prevention of east/west travel within Morgan Hill. This would be absolute disaster. I don't want HSR in my City so please stop this immediately!!!!

1648-859

I feel that you have deceived us in Morgan Hill as well as other residents of California as the original proposal back years ago when this was voted on was a completely different route and a much lower cost. To now change the path and ruin my City (and others I am sure as well) and to have a cost that far exceeds what you led the citizens of California to believe feels very wrong and a Prime example of bad government!!!!

Please stop this madness.

Sincerely,  
Ron Schirle

Sent from Mail for Windows 10

## Response to Submission 1648 (Ronald Schirle, June 23, 2020)

### **1648-858**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

The comment noted using existing rail tracks would split Morgan Hill. Please refer to Figure 2-36 for a drawing of the alignment in that area. Alternatives 1 and 3 would travel around downtown Morgan Hill adjacent to US 101. Alternatives 2 and 4 would use the existing UPRR tracks. Impact NV#2 identifies significant operational train noise in downtown Morgan Hill; mitigation is identified in NV-MM#3 and NV-MM#4. The noise comes from the train horns, which are required when approaching the station. The comment noted prevention of east/west traffic. Please refer to Figures 26, 27, 28, and 29 of Appendix 3.2-A, Transportation Data on Roadways, Freeways, and Intersections, showing three AM peak hour impacts and two PM peak hour impacts in 2040. The comment is opposed to Alternative 4.

### **1648-859**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

## Submission 1208 (John Schiro, April 24, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1208 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 4/24/2020  
**Affiliation Type :** Individual  
**Submission Date :** 4/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**Submission Method :** Project Email  
**First Name :** John  
**Last Name :** Schiro  
**Business/Organization :**  
**EIR/EIS Comment :** Yes

**Stakeholder Comments/Issues :**

1208-72 | You people don't know yet ? This project is dead !

You have no money !  
You have no plan !  
There is no need !  
You have no support !  
You won't have any riders !

The number of people that attend your public hearings  
Are the number of riders you will ever get .

I'M TOTALLY CURIOUS AS TO WHY YOUR BEATING A DEAD PROJECT.

JOHN

Sent from Mail<<https://go.microsoft.com/fwlink/?LinkId=550986>> for Windows 10



## Response to Submission 1208 (John Schiro, April 24, 2020)

### 1208-72

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

## Submission 1539 (carlene schmidt, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1539 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** carlene  
**Last Name :** schmidt

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1539-3906 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1539-3907 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1539-3908 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1539-3909 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1539-3910 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 carlene schmidt  
 5430 Century Park Way San Jose, CA 95111-1815  
 carlene\_c\_schmidt@yahoo.com

## Response to Submission 1539 (carlene schmidt, June 22, 2020)

### **1539-3906**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1539-3907**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1539-3908**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1539-3909**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1539-3910**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1301 (Glenn Schulz, May 27, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1301 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 5/27/2020  
**Submission Date :** 5/27/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Glenn  
**Last Name :** Schulz

**Stakeholder Comments/Issues :**

1301-59 | I am a resident of Morgan Hill and am opposed to having a high speed rail train going through the middle of our town. Our town is long and narrow in a valley, so this high speed train traveling what ever speed the length of our town will endanger our citizens.

1301-60 | I oppose both alternative plans 2 and 4 to go through downtown Morgan Hill. If you must have a train through our valley, use plan 1 or 3 which would be near the freeway and not down town.

Thank you.

Glenn Schulz  
Resident Morgan Hill

## Response to Submission 1301 (Glenn Schulz, May 27, 2020)

### **1301-59**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

### **1301-60**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

The comment supports Alternatives 1 and 3.

## Submission 1495 (Lee Schwartzman, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1495 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Lee  
**Last Name :** Schwartzman

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1495-3726 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1495-3727 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1495-3728 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1495-3729 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1495-3730 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Lee Schwartzman  
 Redwood City, CA 94061  
 leezworld1@yahoo.com

## Response to Submission 1495 (Lee Schwartzman, June 22, 2020)

### 1495-3726

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1495-3727

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1495-3728

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1495-3729

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1495-3730

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1656 (Clysta Seney, June 24, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1656 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Clysta  
**Last Name :** Seney

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1656-4301 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1656-4302 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1656-4303 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1656-4304 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1656-4305 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Clysta Seney  
 Santa Clara, CA 95050  
 ulistac@igc.org

## Response to Submission 1656 (Clysta Seney, June 24, 2020)

### **1656-4301**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1656-4302**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1656-4303**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1656-4304**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1656-4305**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1846 (Anne Settanni, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1846 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** Anne  
**Last Name :** Settanni

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1846-4826 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1846-4827 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1846-4828 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1846-4829 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1846-4830 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Anne Settanni  
 1314 S Linden St Normal, IL 61761-3718  
 annesettanni@comcast.net

## Response to Submission 1846 (Anne Settanni, June 22, 2020)

### **1846-4826**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1846-4827**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1846-4828**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1846-4829**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1846-4830**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1754 (Martha Sherman, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1754 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Martha  
**Last Name :** Sherman

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1754-4471 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1754-4472 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1754-4473 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1754-4474 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1754-4475 | reject the east-of-Gilroy station location. We urgently need the protection of Coyote Valley to be a top priority.

Sincerely,  
Martha Sherman  
4298 Dry Bed Ct Santa Clara, CA 95054-1311  
mhsherm@hotmail.com

## Response to Submission 1754 (Martha Sherman, June 23, 2020)

### 1754-4471

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1754-4472

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1754-4473

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1754-4474

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1754-4475

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2009 (Geneva Shimmick, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2009 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Geneva  
**Last Name :** Shimmick

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2009-5471 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
2009-5472 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2009-5473 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2009-5474 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
2009-5475 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Geneva Shimmick  
Redwood City, CA 94062  
shimgenn@icloud.com



## Response to Submission 2009 (Geneva Shimmick, June 22, 2020)

### **2009-5471**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **2009-5472**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **2009-5473**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **2009-5474**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **2009-5475**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1723 (Elena Shur, June 23, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1723 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Elena  
**Last Name :** Shur

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1723-4411 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1723-4412 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1723-4413 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1723-4414 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1723-4415 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Elena Shur  
 San Jose, CA 95136  
 elshur@gmail.com

## Response to Submission 1723 (Elena Shur, June 23, 2020)

### 1723-4411

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1723-4412

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1723-4413

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1723-4414

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1723-4415

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1790 (Cindy Sidaris, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1790 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Cindy  
**Last Name :** Sidaris

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1790-4596 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1790-4597 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1790-4598 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1790-4599 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1790-4600 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Cindy Sidaris  
646 Camellia Way Los Altos, CA 94024-3116  
CSidaris@gmail.com

## Response to Submission 1790 (Cindy Sidaris, June 23, 2020)

### **1790-4596**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1790-4597**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1790-4598**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1790-4599**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1790-4600**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1909 (Nancy Sidebotham, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1909 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Nancy  
**Last Name :** Sidebotham

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1909-5086 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1909-5087 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1909-5088 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1909-5089 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1909-5090 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Nancy Sidebotham  
 6375 Hillmont Dr Oakland, CA 94605-2240  
 nannystu@sonic.net

## Response to Submission 1909 (Nancy Sidebotham, June 22, 2020)

### **1909-5086**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1909-5087**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1909-5088**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1909-5089**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1909-5090**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1477 (Stephen Siegman, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1477 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** Stephen  
**Last Name :** Siegman

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1477-3661 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1477-3662 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1477-3663 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1477-3664 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1477-3665 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Stephen Siegman  
Montara, CA 94037  
sgmns@sbcglobal.net

## Response to Submission 1477 (Stephen Siegman, June 22, 2020)

### **1477-3661**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1477-3662**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1477-3663**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1477-3664**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1477-3665**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1453 (LINDA SILVA, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1453 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/23/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** LINDA  
**Last Name :** SILVA

**Stakeholder Comments/Issues :**

1453-1900

This state cannot continue to fund the HSR when we are at deficit. Education is facing major cutbacks not to mention monies owed to districts that has not been repaid. We have a homeless population that is not acceptable and let's not go into the safety of our citizens (gangs and lawlessness running wild). Our roads and parks are ignored and fields drying up. ...HSR will never pay for itself. People are leaving our once great state because of all the mismanagement of tax dollars. We once had a great water storage system..and now look..we are destroying our own food supply. I could go on but you get my point. STOP THE HSR before it bankrupts us if it has not already.

Rebuild our schools, save our water and save our farmers. Why are you not listening to your own people?

Save our state and stop the greed.

Sent from my iPhone

## Response to Submission 1453 (LINDA SILVA, June 23, 2020)

### 1453-1900

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

## Submission 1826 (Jon Silver, June 23, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1826 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Jon  
**Last Name :** Silver

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1826-4741 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1826-4742 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1826-4743 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1826-4744 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1826-4745 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Jon Silver  
 355 Portola Rd Portola Valley, CA 94028-7828  
 jon3silver@yahoo.com

## Response to Submission 1826 (Jon Silver, June 23, 2020)

### **1826-4741**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1826-4742**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1826-4743**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1826-4744**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1826-4745**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1610 (Cristina Simona, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1610 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Cristina  
**Last Name :** Simona

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1610-5844 | I urge you to take into consideration and ensure that there will be no further damage or threaten to wildlife as a result of this project. We all benefit from preserving wildlife and wild habitat. Let's put this over profits or politics and do what is right.
- 1610-5845 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1610-5846 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1610-5847 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1610-5848 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1610-5849 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Cristina Simona  
 San Rafael, CA 94903  
 crisimona@sbcglobal.net



## Response to Submission 1610 (Cristina Simona, June 22, 2020)

### **1610-5844**

The comment is noted and does not indicate any specific concern regarding any of the conclusions in the Draft EIR/EIS.

### **1610-5845**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1610-5846**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1610-5847**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1610-5848**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1610-5849**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1994 (Bhajan Singh, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1994 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Bhajan  
**Last Name :** Singh

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1994-5411 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1994-5412 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1994-5413 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1994-5414 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1994-5415 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Bhajan Singh  
 200 E Santa Clara St San Jose, CA 95113-1903  
 manjeet.bhamra@va.gov

## Response to Submission 1994 (Bhajan Singh, June 22, 2020)

### **1994-5411**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1994-5412**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1994-5413**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1994-5414**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1994-5415**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1992 (M Singh, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1992 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** M  
**Last Name :** Singh

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1992-5401 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1992-5402 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1992-5403 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1992-5404 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1992-5405 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 M Singh  
 200 E Santa Clara St San Jose, CA 95113-1903  
 bhamram@nychhc.org

## Response to Submission 1992 (M Singh, June 22, 2020)

### **1992-5401**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1992-5402**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1992-5403**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1992-5404**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1992-5405**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1462 (Virginia Smedberg, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1462 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/23/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Virginia  
**Last Name :** Smedberg

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1462-5706 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area.
- 1462-5707 | I ask you, as a lifelong resident of the Santa Clara Valley and a train lover AND wildlife and open space lover, please to reconsider that DEIR, and in fact to RE-DO it and include the correct orders of magnitude of impacts, and figure out ways not to have such great impact. For example, have you honestly looked at the sizes and routes of the critters who travel in those areas? Have you been willing to think like a coyote or a mountain lion, and look for crossings from their perspectives? And have you co-ordinated your plans with those of other Valley agencies who are working on issues of crossings? and listened to their well-studied opinions?
- 1462-5708 |
- 1462-5709 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1462-5710 | And why on earth would you not use an existing transit hub for the station?? The whole point in a transit hub is to make it easy to transfer from one mode to another. And we in the Valley are working to contain development,, reduce sprawl, and keep open agricultural space open and agricultural. We've already lost too much of this wonderful soil to concrete.
- 1462-5711 | The DEIR fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1462-5712 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1462-5713 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Virginia Smedberg  
 441 Washington Ave Palo Alto, CA 94301-3953  
 virgviolin@hotmail.com

## Response to Submission 1462 (Virginia Smedberg, June 23, 2020)

### **1462-5706**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1462-5707**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass, SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1462-5708**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1462-5709**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1462-5710**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

### **1462-5711**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1462-5712**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1462-5713**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.



## Submission 1448 (Charles Smith, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1448 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/23/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Charles  
**Last Name :** Smith

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1448-5681 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1448-5682 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1448-5683 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1448-5684 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1448-5685 | reject the east-of-Gilroy station location. The Gilroy station should avoid being sited on agricultural lands and wildlife corridors. Ideally the station should be close to US 101 corridor to keep development away from farm and ag lands and provide convenient access to a major highway.

Sincerely,  
Charles Smith  
4048 Victoria Park Dr San Jose, CA 95136-2033  
cssasmith@yahoo.com

## Response to Submission 1448 (Charles Smith, June 23, 2020)

### **1448-5681**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1448-5682**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1448-5683**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1448-5684**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1448-5685**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1538 (Judith Smith, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1538 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Business and/or Organization  
**First Name :** Judith  
**Last Name :** Smith

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1538-3901 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1538-3902 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1538-3903 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1538-3904 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1538-3905 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Judith Smith  
 2712 Grande Vista Ave Oakland, CA 94601-1320  
 axisdance@comcast.net

## Response to Submission 1538 (Judith Smith, June 22, 2020)

### **1538-3901**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1538-3902**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1538-3903**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1538-3904**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1538-3905**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1794 (Judy Smith, June 23, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1794 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Judy  
**Last Name :** Smith

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1794-4611 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1794-4612 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1794-4613 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1794-4614 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1794-4615 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Judy Smith  
 7028 Via Anacapa San Jose, CA 95139-1116  
 teach4life57@yahoo.com

## Response to Submission 1794 (Judy Smith, June 23, 2020)

### **1794-4611**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1794-4612**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1794-4613**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1794-4614**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1794-4615**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2014 (Karen Smith, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2014 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Karen  
**Last Name :** Smith

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2014-5496 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2014-5497 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2014-5498 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2014-5499 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2014-5500 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Karen Smith  
 287 D San Jose, CA 95112  
 missjazzrocks@comcast.net



## Response to Submission 2014 (Karen Smith, June 22, 2020)

### **2014-5496**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **2014-5497**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **2014-5498**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **2014-5499**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **2014-5500**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1485 (John Snyder, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1485 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** John  
**Last Name :** Snyder

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1485-3691 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1485-3692 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1485-3693 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1485-3694 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1485-3695 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
John Snyder  
San Mateo, CA 94403  
jcssnyder@gmail.com

## Response to Submission 1485 (John Snyder, June 22, 2020)

### 1485-3691

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1485-3692

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1485-3693

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1485-3694

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1485-3695

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1935 (Irwin Sobel, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1935 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Irwin  
**Last Name :** Sobel

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1935-5181 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1935-5182 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1935-5183 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1935-5184 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1935-5185 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Irwin Sobel  
 228 Arbor Rd Menlo Park, CA 94025-5243  
 irwin.sobel@gmail.com

## Response to Submission 1935 (Irwin Sobel, June 22, 2020)

### **1935-5181**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1935-5182**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1935-5183**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1935-5184**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1935-5185**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1547 (Sandy Songy, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1547 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Sandy  
**Last Name :** Songy

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1547-3931 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1547-3932 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1547-3933 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1547-3934 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1547-3935 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Sandy Songy  
 850 Webster St Palo Alto, CA 94301-2849  
 sandysongy1@gmail.com

## Response to Submission 1547 (Sandy Songy, June 22, 2020)

### 1547-3931

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1547-3932

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1547-3933

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1547-3934

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1547-3935

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1409 (Susanne Soult, June 19, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1409 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/19/2020  
**Submission Date :** 6/19/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Susanne  
**Last Name :** Soult

**Stakeholder Comments/Issues :**

1409-200

I am a resident of Morgan Hill and a senior. I couldn't tell the exact location of each of your 4 alternatives from the Draft EIR. I support any alternative that follows the 101 Freeway and avoids going through downtown Morgan Hill. Alternative 4 (and any alternative that goes through the city) cuts the City of Morgan Hill in half. The harm to wildlife can be mitigated but the loss of response time cannot. It is not acceptable to put the population of Morgan Hill at risk when this project could be located near the freeway instead. You are going to be facing major lawsuits for being responsible for unnecessary deaths and property losses. Anyone building near the freeway knew in advance that there would be more noise, light, and traffic. Please choose the alternative than does less harm to our small city. Parents are trying to bring their kids to schools and after school programs. Ambulances and fire trucks are trying to get to emergencies. The city needs to be a connected whole in order to function.

## Response to Submission 1409 (Susanne Soult, June 19, 2020)

### 1409-200

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

The comment supports Alternatives 1 and 3. Chapter 8, Preferred Alternative, of the Draft EIR/EIS identifies the Preferred Alternative for the San Jose to Central Valley Wye Project Extent as Alternative 4. It was selected based on a balanced consideration of the environmental information presented in the Draft EIR/EIS in the context of project purpose and need; project objectives; the CEQA, NEPA, and Section 404(b)(1) of the Clean Water Act requirements; local and regional land use plans; community and stakeholder preferences; and costs. Section 8.4.1, Review of Alternative Key Differentiators by Subsection, of the Draft EIR/EIS describes the key community and environmental factors that differentiate the alternatives within each subsection of the project.

The comment noted the route of the alternatives was unclear. Please refer to Figure 2-36 in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS for information about the exact route of the alternatives. In addition, the preliminary engineering plan sheets are available in Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record. An address locator tool is available that will show the designs of each alternative relative to a specific address at: <https://maphsnrcal.org/SanJose-Merced/>. The comment noted concern about increased emergency response times. Please refer to Section 3.11.6.3, Community Safety and Security, for information about effects on emergency response. Safety of all railroad crossings was integral in the HSR design process. The selection of elements for the alignment, such as viaduct, grade crossings, or above- or below-grade crossings, carefully considered safety as well as other constraints, such as cost, engineering constraints, and environmental concerns.

## Submission 2023 (Margaret Spak, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2023 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Margaret  
**Last Name :** Spak

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2023-5526 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2023-5527 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2023-5528 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2023-5529 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2023-5530 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Margaret Spak  
381 Santa Margarita Ave Menlo Park, CA 94025-2739  
pegspak@sonic.net

## Response to Submission 2023 (Margaret Spak, June 22, 2020)

**2023-5526**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

**2023-5527**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

**2023-5528**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

**2023-5529**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

**2023-5530**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1796 (Mary Spangler, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1796 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Mary  
**Last Name :** Spangler

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1796-4621 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1796-4622 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1796-4623 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1796-4624 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1796-4625 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Mary Spangler  
1115 Edgewood Rd Redwood City, CA 94062-2703  
maryspangl@aol.com

## Response to Submission 1796 (Mary Spangler, June 23, 2020)

### **1796-4621**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1796-4622**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1796-4623**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1796-4624**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1796-4625**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1634 (Mimi Spreadbury, June 24, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1634 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Mimi  
**Last Name :** Spreadbury

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1634-4261 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1634-4262 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1634-4263 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1634-4264 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1634-4265 | reject the east-of-Gilroy station location.
- 1634-6197 | As a downtown San Jose resident, I was evacuated during the flood of 2017. Keeping Coyote Valley as a flood plain will greatly help San Jose from experiencing such devastation of future one in one hundred year flooding.

Sincerely,  
Mimi Spreadbury  
San Jose, CA 95156  
exccomm2@gmail.com



## Response to Submission 1634 (Mimi Spreadbury, June 24, 2020)

### **1634-4261**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1634-4262**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1634-4263**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1634-4264**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1634-4265**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

### **1634-6197**

The comment is noted. As described in HYD-IAMF#2 (Appendix 2-E, Project Impact Avoidance and Minimization Features) and in Section 3.8, Hydrology and Water Resources, development within floodplains would be minimized such that there would be minimal and insignificant changes to floodplains as a result of constructing the project. Accordingly, the project would allow the floodplains in Coyote Valley to remain predominantly in the condition they are in today.

## Submission 1979 (GEORGE STAFFORD, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1979 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** GEORGE  
**Last Name :** STAFFORD

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1979-5346 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1979-5347 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1979-5348 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1979-5349 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1979-5350 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 GEORGE STAFFORD  
 Gilroy, CA 95020  
 gstafford@gsawealthadvisors.com

## Response to Submission 1979 (GEORGE STAFFORD, June 22, 2020)

### **1979-5346**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1979-5347**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1979-5348**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1979-5349**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1979-5350**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2017 (Teresa Stahl, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #2017 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Teresa  
**Last Name :** Stahl

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2017-5501 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2017-5502 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2017-5503 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2017-5504 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2017-5505 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Teresa Stahl  
 1007 Byerley Ave San Jose, CA 95125-2508  
 tess.stahl@gmail.com

## Response to Submission 2017 (Teresa Stahl, June 22, 2020)

### **2017-5501**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **2017-5502**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **2017-5503**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **2017-5504**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **2017-5505**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1236 (Desiree Stanley, May 3, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1236 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 5/3/2020  
**Affiliation Type :** Individual  
**Submission Date :** 5/3/2020  
**Interest As :** Individual  
**Submission Method :** Website  
**First Name :** Desiree  
**Last Name :** Stanley  
**Business/Organization :**  
**EIR/EIS Comment :** Yes

**Stakeholder Comments/Issues :**

1236-39

I STRONGLY protest the current selected route for the HSR using grade level tracks that run through Morgan Hill. My home borders the tracks and the potential danger, noise, inconvenience, and total disruption of traffic flow through the town will be beyond colossal. 12 HSR trains per hour coming through, stopping all traffic flow on THREE of our MAJOR streets is ludicrous!! We already have trouble with traffic at these locations – especially E. Main Ave. To have 12 additional trains coming through EVERY HOUR is detrimental to the life of our town. Another route MUST BE SELECTED in order to preserve the charm and safety of our town and residents! I cannot convey forcefully enough in words how much I vehemently reject this HSR coming through the middle of our town. It is beyond madness to decide on this route simply to save a few dollars when what you end up doing is completely destroying our town, the value of our homes, and the life that we live here. The decision to select another route MUST BE MADE!! I am all for modernization and high-speed rail, in general, is a great idea but you CAN'T have it going right through the middle of a town!!!

## Response to Submission 1236 (Desiree Stanley, May 3, 2020)

### 1236-39

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

The comment opposes Alternative 4 as it would be disruptive to Morgan Hill. Please refer to Section 3.2.6.2, Roadways, Freeways, and Intersections (Vehicle Circulation), Section 3.4.6.2, Noise (Impact NV#2, Impact NV#5, and Impact NV#6), and Section 3.11.6.3, Community Safety and Security (Impact S&S#8) of the Draft EIR/EIS for information about the impacts of Alternative 4, the Preferred Alternative. The comment also notes that 12 HSR trains per hour would travel through Morgan Hill. Please refer to Section 2.8.1, HSR Service, of the Draft EIR/EIS for information on the number of trains per hour. Revenue service is expressed as maximum trains per period. For 2040 operations, a maximum of 176 maximum trains per day would pass through Morgan Hill.



## Submission 1661 (Erica Stanojevic, June 24, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1661 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Erica  
**Last Name :** Stanojevic

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1661-4321 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1661-4322 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1661-4323 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1661-4324 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1661-4325 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Erica Stanojevic  
 50 Quail Xing Santa Cruz, CA 95060-1766  
 ericast@gmail.com

## Response to Submission 1661 (Erica Stanojevic, June 24, 2020)

### **1661-4321**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1661-4322**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1661-4323**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1661-4324**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1661-4325**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1506 (Cindy Stein, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1506 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Cindy  
**Last Name :** Stein

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1506-3776 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1506-3777 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1506-3778 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1506-3779 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1506-3780 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Cindy Stein  
 647 Flaming Star Ave  
 Thousand Oaks, Ca 91360

Sincerely,  
 Cindy Stein  
 647 Flaming Star Ave Thousand Oaks, CA 91360-1522  
 cinfish65@yahoo.com

## Response to Submission 1506 (Cindy Stein, June 22, 2020)

### **1506-3776**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1506-3777**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1506-3778**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1506-3779**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1506-3780**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1944 (Susan Steinbrecher, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1944 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Susan  
**Last Name :** Steinbrecher

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1944-6075 | Please protect our wonderful wildlife!! Build under passes and over passes! Our animals need our help more than ever.
- 1944-6076 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1944-6077 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1944-6078 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1944-6079 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Susan Steinbrecher  
 1075 Space Park Way Spc 247 Mountain View, CA 94043-1411  
 scsteinbrecher@gmail.com

## Response to Submission 1944 (Susan Steinbrecher, June 22, 2020)

### **1944-6075**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1944-6076**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1944-6077**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1944-6078**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1944-6079**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1816 (KAREN STEPHENSON, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1816 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** KAREN  
**Last Name :** STEPHENSON

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1816-4701 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1816-4702 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1816-4703 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1816-4704 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1816-4705 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
KAREN STEPHENSON  
2464 Tulip Rd San Jose, CA 95128-1144  
mushrunk@sbcglobal.net



## Response to Submission 1816 (KAREN STEPHENSON, June 23, 2020)

### **1816-4701**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1816-4702**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1816-4703**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1816-4704**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1816-4705**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1822 (Laura Sternberg, June 23, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1822 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Laura  
**Last Name :** Sternberg

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1822-4721 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1822-4722 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1822-4723 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1822-4724 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1822-4725 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Laura Sternberg  
 1596 Puerto Vallarta Dr San Jose, CA 95120-4854  
 laura.sternberg@gmail.com

## Response to Submission 1822 (Laura Sternberg, June 23, 2020)

### **1822-4721**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1822-4722**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1822-4723**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1822-4724**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1822-4725**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1456 (Jonathan Stevens, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1456 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/23/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Jonathan  
**Last Name :** Stevens

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1456-3631 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1456-3632 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1456-3633 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1456-3634 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1456-3635 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Jonathan Stevens  
 Capitola, CA 95010  
 jonathanstevens513@gmail.com

## Response to Submission 1456 (Jonathan Stevens, June 23, 2020)

### 1456-3631

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1456-3632

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1456-3633

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1456-3634

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1456-3635

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1985 (nell stevens, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1985 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** nell  
**Last Name :** stevens

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1985-5366 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1985-5367 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1985-5368 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1985-5369 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1985-5370 | reject the east-of-Gilroy station location.

Please consider another route or stopping this outdated project: your High Speed Rail system is already outdated: just check what japan & the Chinese are using~ thru-out the urban area it needs to be underground (NOT ABOVE ground) Think Future!

thank you

Sincerely,  
 nell stevens  
 Burlingame, CA 94010  
 hshsms@yahoo.com

## Response to Submission 1985 (nell stevens, June 22, 2020)

### **1985-5366**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1985-5367**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1985-5368**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1985-5369**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1985-5370**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1507 (Michelle Storace, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1507 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Michelle  
**Last Name :** Storace

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1507-3781 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1507-3782 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1507-3783 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1507-3784 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1507-3785 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Michelle Storace  
 420 Jonathan Ridge Dr Danville, CA 94506-1357  
 y0reeyes1@hotmail.com

## Response to Submission 1507 (Michelle Storace, June 22, 2020)

### **1507-3781**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1507-3782**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1507-3783**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1507-3784**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1507-3785**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1961 (Carolyn Straub, June 22, 2020)

<b>San Jose - Merced - RECORD #1961 DETAIL</b>		1961-6102	
<b>Status :</b>	Unread		too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
<b>Record Date :</b>	6/24/2020	1961-6103	
<b>Submission Date :</b>	6/22/2020		The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and reject the east-of-Gilroy station location.
<b>Interest As :</b>	Individual		
<b>First Name :</b>	Carolyn	1961-6104	
<b>Last Name :</b>	Straub		Wildlife, San Jose residents, and drivers down 101 south - everybody loses with this current DEIR.
<b>Stakeholder Comments/Issues :</b>			
Dear California High Speed Rail Authority,			
1961-6097	The review of impacts to wildlife in Coyote Valley is insufficient and could result in failure to protect wildlife movement as well as causing negative impacts to habitat and the planned wildlife crossings Green Foothills has fought so hard to bring to the area.		Sincerely, Carolyn Straub 439 Chateau La Salle Drive At Umbargar Rd San Jose, CA 95111 carolyn.rosyfinch.straub@gmail.com
1961-6098	Perhaps the High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes another very important thing:  Here is one of your maps of the Monterey Corridor Subsection from Diridon Station in San Jose:  <a href="https://hsr.ca.gov/docs/newsroom/maps/San_Jose_to_Merced.pdf">https://hsr.ca.gov/docs/newsroom/maps/San_Jose_to_Merced.pdf</a>  This runs from Diridon to Bernal; or thereabouts. We must tell you that this idea is illogical. It runs next to Chateau LaSalle, for one, where we live, with 435 families. It runs behind or in front of our house. First it was "exploding oil trains" that we as a group had to present to the San Luis Obispo Board of Supervisors - and the "exploding trains" were canceled and the route.  This DEIR is dangerous to all in the area of Coyote Valley - to wildlife, to hard made and expensive plans by Committee for Green Foothills for farm and wildlife and driver protection; to residents who must fear the HSR as it is. To local agricultural. The list could be endless but this DEIR MUST be redrawn or sent down from San Jose through the Central Valley to Merced.		
1961-6099	The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.		
1961-6100			
1961-6101	The HSR finally fails to see the unreasonable expense of such a project and the human costs to residents and drivers in the vicinity of such a rail south.		
1961-6102	The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and		

## Response to Submission 1961 (Carolyn Straub, June 22, 2020)

### **1961-6097**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1961-6098**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations, SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass, SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

The commenter expresses safety and security concerns regarding “exploding oil trains.” Oil trains would not run on the blended or dedicated HSR tracks, nor would any of the project alternatives affect how oil trains are run on freight tracks. Furthermore, HSR runs on electricity provided by an OCS and do not contain fuel. HSR would not affect the potential or risk of “exploding oil trains.” Safety and security impacts of all four alternatives are thoroughly disclosed and analyzed in Section 3.11, Safety and Security, of the Draft EIR/EIS.

### **1961-6099**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1961-6100**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1961-6101**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

### **1961-6102**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1961-6103**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3, SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1961-6104**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

## Submission 1740 (Brice Su, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1740 DETAIL**

Status : Unread  
Record Date : 6/24/2020  
Submission Date : 6/23/2020  
Interest As : Individual  
First Name : Brice  
Last Name : Su

**Stakeholder Comments/Issues :**

HI, Officer

This is regarding the High Speed Rail Way in CA.

1740-2322

I am a resident lived in South San Jose near less than 200 meters to the Rail way on which the High Speed Rail Way will go through.

I am concerning about the noise of the high speed taken to us.

Could you please reveal what is the solution for the increasing noise coming to the residents .

Will there be a noise barrier wall built for the noise cancellation ?

Besides, from the documentation on the website  
[https://hsr.ca.gov/docs/communication/info\\_center/factsheets/Noise\\_Factsheet.pdf](https://hsr.ca.gov/docs/communication/info_center/factsheets/Noise_Factsheet.pdf), we know the high speed train operation hours would not be from midnight to 5:00AM

"Unlike some passenger train services and many major freight routes which operate through the night, there will not be any high-speed rail service scheduled between the hours of midnight and 5 a.m. when people are most sensitive to noise."

Could you please tell us is this a solution to the noise problem?

Thanks and have a nice day.

Sincerely

Peng Su  
Cell: (203)-685-3922  
Email: mountaintree@outlook.com

## Response to Submission 1740 (Brice Su, June 23, 2020)

### 1740-2322

Mitigation Measure NV-MM#3 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS states that noise barriers are the primary noise mitigation measure for the project. Please refer to new Appendix 3.4-C, Noise Impact Locations (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Final EIR/EIS), for the locations of proposed noise barriers.

## Submission 1851 (Lynn Sunday, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1851 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Lynn  
**Last Name :** Sunday

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1851-4846 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1851-4847 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
1851-4847 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
1851-4847 | station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1851-4848 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
1851-4848 | work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
1851-4848 | running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
1851-4848 | the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
1851-4848 | too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1851-4849 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1851-4850 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Lynn Sunday  
441 Bridgeport Dr Half Moon Bay, CA 94019-4245  
sunday11@aol.com



## Response to Submission 1851 (Lynn Sunday, June 22, 2020)

### **1851-4846**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1851-4847**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1851-4848**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1851-4849**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1851-4850**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1885 (Michael Sutherland, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1885 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Michael  
**Last Name :** Sutherland

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1885-4971 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1885-4972 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1885-4973 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1885-4974 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1885-4975 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Michael Sutherland  
 1664 Waverly Ct Tracy, CA 95376-2907  
 Vladsuthy@yahoo.com

## Response to Submission 1885 (Michael Sutherland, June 22, 2020)

### **1885-4971**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1885-4972**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1885-4973**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1885-4974**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1885-4975**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1593 (Teresa Sutton, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1593 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Teresa  
**Last Name :** Sutton

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1593-4136 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1593-4137 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1593-4138 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1593-4139 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1593-4140 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Teresa Sutton  
 16902 Hawks Hill Rd Hidden Valley Lake, CA 95467-8033  
 Teresaasutton@msn.com

## Response to Submission 1593 (Teresa Sutton, June 22, 2020)

### 1593-4136

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1593-4137

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1593-4138

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1593-4139

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1593-4140

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1871 (Erin Swanson, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1871 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Erin  
**Last Name :** Swanson

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1871-4931 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1871-4932 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1871-4933 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1871-4934 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1871-4935 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Erin Swanson  
 1201 Parkmoor Ave San Jose, CA 95126-3561  
 swansonerin@gmail.com

## Response to Submission 1871 (Erin Swanson, June 22, 2020)

### **1871-4931**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1871-4932**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1871-4933**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1871-4934**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1871-4935**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1853 (Lauren Swezey, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1853 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Lauren  
**Last Name :** Swezey

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

1853-1182 | I fully support fast, efficient, and environmentally sustainable transportation. However, not at the expense of wildlife and farmland.

1853-1183 | As I understand the Draft Environmental Impact Report (DEIR), it wrongly concludes that the rails impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. I also believe that the DEIR does not acknowledge the full impact to farmland caused by potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy

1853-1184 | The Authority should work with LOCAL EXPERT CONSERVATION AGENCIES to revise these issues in the DEIR, and reject the east-of-Gilroy station location.

Thank you.

Sincerely,  
Lauren Swezey  
212 Fulton St Palo Alto, CA 94301-1321  
lbswezey@gmail.com

## Response to Submission 1853 (Lauren Swezey, June 22, 2020)

### **1853-1182**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

### **1853-1183**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass, SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

Impacts to Important Farmland are addressed in detail in Section 3.14, Agricultural Farmland. Refer also to Table 8-1 in Chapter 8, Preferred Alternative to see how the alternatives compare with respect to impacts to Important Farmland. Alternative 3 was analyzed in detail and is not the Authority's Preferred Alternative in part for this reason. Additionally, impacts on wildlife movement including wildlife connectivity are analyzed in the EIR/EIS in Section 3.7.7.7. Specifically, Impact BIO#43 concludes that the impacts on wildlife movement within Coyote Valley, Pacheco Pass, and the Central Valley would be significant prior to the implementation of mitigation.

### **1853-1184**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3, SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

## Submission 2043 (George Szymkiewicz, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #2043 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** George  
**Last Name :** Szymkiewicz

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2043-5596 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2043-5597 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2043-5598 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2043-5599 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2043-5600 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 George Szymkiewicz  
 809 Auzerais Ave Unit 230 San Jose, CA 95126-3552  
 george@george-carol.com

## Response to Submission 2043 (George Szymkiewicz, June 22, 2020)

### **2043-5596**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **2043-5597**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **2043-5598**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **2043-5599**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **2043-5600**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1400 (Georgia T, June 18, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1400 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/18/2020  
**Submission Date :** 6/18/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Georgia  
**Last Name :** T

**Stakeholder Comments/Issues :**

Hello,

1400-473 | I grew up in San Jose, in the Almaden Vally neighborhood. The natural landscape over the decades has changed dramatically, and while much of it for the better for our cumulative society, I know that the potential HSR will destroy the very fabric that makes the South County as balanced as it is. This area is pristine as it gets in the Bay Area for those who can afford it, or just barely. Although flanked by Highway 101 on the east, there is the Coyote Valley on the west and it's quiet here in Morgan Hill and Gilroy. The former of which I call home these days. We're all just living a regular life between these juxtaposed landscapes, and it's lovely and wonderful. The HSR, cutting through these towns-- towns that are bastions of calm in a bustling valley, will not only ruin them, but most likely will lead to our collective demise much sooner, rather than later.

1400-474 | The idea that a town of less than 40,000 people will benefit from a train going to Los Angeles, with up to 12 stops per day, is laughable. The idea for this train to cut through the roads that children walk across in the mornings and families dine against in the evenings, is horrific. The HSR will bring nothing but destruction to any town it runs through. Our country is in crisis but our small towns are holding it together for some very vulnerable people. We will not be able to manifest the energy to survive a train that will surely destroy us, not just mine. You will hurt us all, this will never help anyone or anything. Don't build this train, don't ruin our cities. Invest the money elsewhere, you'll get a better return. This will never be paid off because no one will ever use it enough to make it profitable. If you invested this money into our roads and existing infrastructure instead we will trust that our government truly has our best interests in mind.

Thank you for your time,  
 Georgia Tassos  
 Morgan Hill Resident

## Response to Submission 1400 (Georgia T, June 18, 2020)

### **1400-473**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The analysis of impacts in the Draft EIR/EIS takes into consideration the impact the project could have on the communities it would traverse, including community cohesion. Section 3.12.6.2, Disruption or Division of Existing Communities, of the Draft EIR/EIS provides a description of anticipated disruptions or divisions of existing communities during construction and operations. The Authority is committed to working with these cities and communities during final design and would implement mitigation measures to avoid or reduce significant impacts identified in the Draft EIR/EIS. As described in Chapter 8, Preferred Alternative, of the Draft EIR/EIS, the Authority identified Alternative 4 as the Preferred Alternative. As described in Section 8.4.4, Alternative Comparison, of the Draft EIR/EIS, Alternative 3, which travels along the US 101 corridor, would have the highest impacts on waters and wetlands, habitat for special-status plant and wildlife species, wildlife movement corridors, conservation areas, and agricultural farmland as a result of bypassing Morgan Hill.

### **1400-474**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

## Submission 1679 (Sasha Takata, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1679 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Sasha  
**Last Name :** Takata

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1679-4356 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1679-4357 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1679-4358 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1679-4359 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1679-4360 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Sasha Takata  
52 Amesport Lndg Half Moon Bay, CA 94019-1972  
sashaa.takataa@gmail.com



## Response to Submission 1679 (Sasha Takata, June 23, 2020)

### **1679-4356**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1679-4357**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1679-4358**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1679-4359**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1679-4360**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1559 (Carol Tapella, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1559 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Carol  
**Last Name :** Tapella

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1559-3986 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1559-3987 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1559-3988 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1559-3989 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1559-3990 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Carol Tapella  
2380 Mazzaglia Ave San Jose, CA 95125-3626  
ctapella@yahoo.com

## Response to Submission 1559 (Carol Tapella, June 22, 2020)

### **1559-3986**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1559-3987**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1559-3988**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1559-3989**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1559-3990**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1768 (Kathleen Tarlow, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1768 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Kathleen  
**Last Name :** Tarlow

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1768-4521 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1768-4522 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1768-4523 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1768-4524 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1768-4525 | reject the east-of-Gilroy station location.

Thanks,

Kathleen Tarlow  
Palo Alto, CA

Sincerely,  
Kathleen Tarlow  
Palo Alto, CA 94301  
kbrizgys@gmail.com

## Response to Submission 1768 (Kathleen Tarlow, June 23, 2020)

### 1768-4521

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1768-4522

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1768-4523

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1768-4524

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1768-4525

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2058 (Elizabeth Tate, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2058 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Elizabeth  
**Last Name :** Tate

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

2058-6178

This is extremely important to me and my family as a residents of Santa Clara County since 1971. Please do the right thing for the sustained future of our environment, Wildlife, and everyone.

2058-6179

The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.

2058-6180

The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.

2058-6181

2058-6182

The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Elizabeth Tate  
 6104 Montoro Ct San Jose, CA 95120-4435  
 elk.at.home@gmail.com

## Response to Submission 2058 (Elizabeth Tate, June 22, 2020)

### **2058-6178**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **2058-6179**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **2058-6180**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **2058-6181**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **2058-6182**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.



## Submission 1375 (Jeremy Taylor, May 27, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1375 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 6/16/2020  
**Submission Date :** 5/27/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Jeremy  
**Last Name :** Taylor

**Stakeholder Comments/Issues :**

MR. TAYLOR: Thanks. Jeremy Taylor; J-E-R-E-M-Y T-A-Y-L-O-R. I'm just a Gardener neighborhood resident.

1375-144

And my comment is that a lot of us don't really know what's going on and we have no idea if this is 5 years, 10 years, 20 years out. We realize that there are a lot of unknown, but it doesn't seem fair that we're not being involved, you know, included in the loop as to what's going on with our houses. As far as I know, mine's included and, you know, I had to work hard to find out. But there are a lot of other people that would like to know. There are people that are planning for their families. And there are people that don't even speak English. There's a lot that we should be getting at the neighborhood that we're not getting and I hope that you'll decide to inform us sooner rather than later.

Thank you.

## Response to Submission 1375 (Jeremy Taylor, May 27, 2020)

### 1375-144

The comment noted the public does not know the project schedule, that neighborhoods are not being informed about the project, and that there are non-English speakers. Please refer to Table 2-16 in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS for information on the project schedule. The planned schedule noted that construction was estimated to begin in late 2021 and continue through 2027. Construction would proceed by type of construction and not by geographic area so that overlapping construction could occur in any given area. Most construction is planned to occur during daytime hours. Some construction activities like that for tunnels would occur 24 hours a day, 7 days a week. Please refer to Section 9.4.3, Public Information Materials and Meetings, of the Draft EIR/EIS for a listing of public informational materials and meetings. Please refer to Section 9.1, Environmental Justice Outreach, and Section 9.5, Notification and Circulation, of the Draft EIR/EIS for information about public informational materials in Spanish, Vietnamese, and Chinese (Mandarin).

## Submission 2001 (Andrea Temkin, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2001 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Andrea  
**Last Name :** Temkin

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2001-6114 | Please think through the consequences and impacts of HSR on our wild animals and make necessary changes to protect their habitat and lives.
- 2001-6115 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2001-6116 |
- 2001-6117 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2001-6118 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2001-6119 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Andrea Temkin  
 3371 Park Blvd Palo Alto, CA 94306-2866  
 andreatemkin@gmail.com

## Response to Submission 2001 (Andrea Temkin, June 22, 2020)

### **2001-6114**

The comment is noted and does not indicate any specific concern regarding any of the conclusions in the Draft EIR/EIS.

### **2001-6115**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **2001-6116**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **2001-6117**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **2001-6118**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **2001-6119**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1781 (Sven Thesen, June 23, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1781 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Sven  
**Last Name :** Thesen

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1781-4556 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1781-4557 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1781-4558 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1781-4559 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1781-4560 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Sven Thesen  
 314 Stanford Ave Palo Alto, CA 94306-1146  
 Sventhesen@gmail.com

## Response to Submission 1781 (Sven Thesen, June 23, 2020)

### **1781-4556**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1781-4557**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1781-4558**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1781-4559**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1781-4560**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1587 (Tanaporn Thongtheppairot, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1587 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Tanaporn  
**Last Name :** Thongtheppairot

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1587-4111 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1587-4112 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1587-4113 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1587-4114 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1587-4115 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Tanaporn Thongtheppairot  
 San Jose, CA 95117  
 baythong@yahoo.com



## Response to Submission 1587 (Tanaporn Thongtheppairot, June 22, 2020)

### **1587-4111**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1587-4112**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1587-4113**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1587-4114**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1587-4115**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1933 (gaye Torjusen, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1933 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** gaye  
**Last Name :** Torjusen

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1933-5176 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1933-5177 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1933-5178 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1933-5179 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1933-5180 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 gaye Torjusen  
 PO Box 60816 Palo Alto, CA 94306-0816  
 gaye@torjusen.com

## Response to Submission 1933 (gaye Torjusen, June 22, 2020)

### **1933-5176**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1933-5177**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1933-5178**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1933-5179**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1933-5180**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2044 (Karen Toyohara, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2044 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Karen  
**Last Name :** Toyohara

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2044-5601 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2044-5602 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2044-5603 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2044-5604 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2044-5605 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Karen Toyohara  
 4241 Woodland Dr La Mesa, CA 91941-6710  
 spboersma@gmail.com

## Response to Submission 2044 (Karen Toyohara, June 22, 2020)

### **2044-5601**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **2044-5602**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **2044-5603**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **2044-5604**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **2044-5605**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1438 (Ryan Treffers, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1438 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/22/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Ryan  
**Last Name :** Treffers

**Stakeholder Comments/Issues :**

1438-3018 | This project needs to stop. The Authority has failed in its primary objective.

1438-3019 | It's unfathomable that the Authority believes it can squeeze the rail on existing right of ways through Downtown Morgan Hill. Traffic moves from East/West while the tracks run North/South. Running upwards of 16 trains per hour will make it nearly impossible to traverse the town. Moreover, people will die. In 2019, CalTrain killed approximately 1 person per month running its trains at grade. To think that an at grade option can safely be implemented using little more than gates and flashing lights will result in death at an even higher rate given the speed with which the trains are expected to pass through town.

The Authority hopes it can keep moving but doing things on the cheap. However, running the train through Downtown Morgan Hill will kill people. If built, something will have to be done, and it will result in even greater expense.

Stop this project now.

## Response to Submission 1438 (Ryan Treffers, June 22, 2020)

### 1438-3018

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

### 1438-3019

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-1: At-Grade Crossing Safety.



## Submission 1888 (terry Trumbull, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1888 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** terry  
**Last Name :** Trumbull

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1888-4986 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1888-4987 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1888-4988 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1888-4989 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1888-4990 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 terry Trumbull  
 1011 Lincoln Ave Palo Alto, CA 94301-3046  
 terryt1011@aol.com

## Response to Submission 1888 (Terry Trumbull, June 22, 2020)

### **1888-4986**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1888-4987**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1888-4988**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1888-4989**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1888-4990**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1632 (Sharlene Tumber, June 24, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1632 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Sharlene  
**Last Name :** Tumber

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1632-4256 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1632-4257 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1632-4258 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1632-4259 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1632-4260 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Sharlene Tumber  
 Milpitas, CA 95035  
 tumber73@gmail.com

## Response to Submission 1632 (Sharlene Tumber, June 24, 2020)

### **1632-4256**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1632-4257**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1632-4258**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1632-4259**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1632-4260**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1373 (Nurhan Turgut, May 27, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1373 DETAIL

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 6/15/2020  
**Submission Date :** 5/27/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Nurhan  
**Last Name :** Turgut

#### Stakeholder Comments/Issues :

MS. TURGUT: Hey. My name is Nurhan Turgut, N-U-R-H-A-N T-U-R-G-U-T.

I am a homeowner in North Willow Glen, I don't work with any organization.

1373-148

I would like to give my comments today for no project. I'm supporting the no project option. And my main reasoning is the high-speed rail trains is a technology that I've also used in many different countries but most of these trains are started like a couple a decades ago, maybe if not more. And now if we go through with this project, ten years later we will be opening a train line which is already old technology and which is already being used in other places of the roads for like, you know, three, four decades. And the issue with that is I think at this important point in our times with the COVID-19 crises and so, that might be drastic changes in the way we transport, the way we commute for work, the way we travel. And I think we should first observe and collect the data and see what the road is going and maybe within two, three years, we can official come together again to discuss what might be the next options. I think right now it is not the right time to decide for any option.

1373-149

For example, both of the options like Option 4, Option -- like 1 to 3, they go through our cities and they go to our neighborhoods and there will be lots of dust and lots of environmental impacts from the dust during these project constructions. But we don't even know like how are health and how our, you know, lung health will be in the next years. Maybe there will be lots of, you know, cases that people will be recovering from their lung illnesses. So I think right now is not the best time to decide on this project and next year is not time to start on the construction.

Thank you.

## Response to Submission 1373 (Nurhan Turgut, May 27, 2020)

### **1373-148**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

Thank you for your comment. The effects of no project are evaluated in Section 2.6, No Project Alternative. The No Project Alternative would not support the purpose of the statewide HSR system or the project, nor does it meet the need for the project as described in Section 1.2, Purpose of and Need for the High-Speed Rail System or the San Jose to Merced Project Section. Although these are challenging times, the Authority continues to support the development of HSR as indicated in the Draft 2020 Business Plan.

### **1373-149**

With respect to localized fugitive dust emissions and associated human health impacts during construction, the Final EIR/EIS finds that the impact would be significant and unavoidable, which is the correct determination based on the effects analysis and evidence presented. Construction of all project alternatives are estimated to lead to new violations of the PM10 and PM2.5 CAAQS and NAAQS, as well as potentially contribute to existing PM10 and PM2.5 violations through exceedances of the SIL. Project features would minimize fugitive dust and particulate matter (AQ-IAMF#1 through AQ-IAMF#6), although emissions concentrations would still violate the ambient air quality standards. As discussed in Section 3.3.9.4, Impact AQ#5: Temporary Direct Impacts on Localized Air Quality—Criteria Pollutants, of the Draft EIR/EIS, some individuals exposed to PM10 or PM2.5 concentrations that exceed the CAAQS or NAAQS may experience certain acute and/or chronic health conditions, including decreased lung function and increased respiratory symptoms (e.g., coughing). While there is no available tool to individually and accurately model project-level PM health effects, Table 3.3-33 in the Draft EIR/EIS presents the estimated average human health impacts resulting from short-term exposure to direct PM2.5 and PM2.5 precursor emissions from construction of Alternative 4.

## Submission 1514 (Jennifer Turner, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1514 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Jennifer  
**Last Name :** Turner

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1514-3816 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1514-3817 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
1514-3818 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1514-3818 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1514-3819 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1514-3820 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Jennifer Turner  
7080 Via Ramada San Jose, CA 95139-1155  
reachjennifer@gmail.com



## Response to Submission 1514 (Jennifer Turner, June 22, 2020)

### **1514-3816**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1514-3817**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1514-3818**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1514-3819**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1514-3820**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1403 (Alfred Twu, June 18, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1403 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/18/2020  
**Submission Date :** 6/18/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Alfred  
**Last Name :** Twu

**Stakeholder Comments/Issues :**

1403-194

While the preferred Alternative 4 has low cost and limited number of demolitions, the large number of grade crossings is not good.

Up north between San Jose and San Francisco, Caltrain is going through a lengthy and costly process of replace grade crossings with overpasses. This is because there's at least one vehicle or pedestrian being hit at crossings every month - and that's just with 6 trains per hour running at up to 79 mph. Every time there's a collision, trains are delayed for at least an hour, and dozens of people have died over the years.

High speed rail will have faster and more frequent trains, and having this many grade crossings on the main line is a recipe for trouble. Please get it right the first time and go with one of the other alternatives.

## Response to Submission 1403 (Alfred Twu, June 18, 2020)

### 1403-194

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-GS-1: Requests for Grade Separations.

The comment opposes Alternative 4. The comment noted that Caltrain is replacing grade crossings with overpasses. The comment noted that another alternative should be selected.

## Submission 1729 (Osher UCSF PT Ma, June 23, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1729 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Osher  
**Last Name :** UCSF PT Ma

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1729-4431 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1729-4432 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1729-4433 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1729-4434 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1729-4435 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Osher UCSF PT Ma  
 1546 18th St San Francisco, CA 94107-2804  
 shootingstarheadthreads@gmail.com

## Response to Submission 1729 (Osher UCSF PT Ma, June 23, 2020)

### 1729-4431

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1729-4432

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1729-4433

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1729-4434

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1729-4435

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1481 (Debra Ullmann, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1481 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Debra  
**Last Name :** Ullmann

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

Our farmland and wildlife are valuable resources that need protection.

- 1481-5720 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1481-5721 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1481-5722 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1481-5723 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1481-5724 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Debra Ullmann

Sincerely,  
Debra Ullmann  
18260 Serra Pl Morgan Hill, CA 95037-2982  
ed\_plan@sbcglobal.net

## Response to Submission 1481 (Debra Ullmann, June 22, 2020)

### **1481-5720**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1481-5721**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1481-5722**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1481-5723**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1481-5724**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.



## Submission 1658 (Rick Umstattd, June 24, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1658 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Rick  
**Last Name :** Umstattd

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1658-4306 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1658-4307 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1658-4308 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1658-4309 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1658-4310 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Rick Umstattd  
 San Jose, CA 95130  
 umstattd@sbcglobal.net

## Response to Submission 1658 (Rick Umstattd, June 24, 2020)

### **1658-4306**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1658-4307**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1658-4308**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1658-4309**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1658-4310**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1425 (Unknown, June 21, 2020)

<b>San Jose - Merced - RECORD #1425 DETAIL</b>		1425-488	infrastructure and access restriction fencing. This impact must be rated as high
<b>Status :</b> Unread			
<b>Record Date :</b> 6/22/2020		1425-489	5. Noise and vibration studies do not combine to assess impact to quality of life, the loss of use of the outside for residents, the impact to home values, nor the impact to structures other than houses (e.g. swimming pools).
<b>Submission Date :</b> 6/21/2020			
<b>Interest As :</b> Individual			
<b>First Name :</b> Unknown		1425-490	6. Impact AVQ#6: Permanent Direct Impacts on Visual Quality? Monterey Highway San Jose Landscape Unit - Track shifts and modifications to the Capitol and Blossom Hill Caltrain Stations to allow for HSR service to be blended with Caltrain service would not change the visual quality of the Monterey Highway San Jose Landscape Unit, resulting in the least impact. This is simply not true. Section 3.16 Aesthetics and Visual Quality: CEQA Conclusion: All alternatives would have a significant impact on visual quality under CEQA because construction activities and equipment would substantially degrade the existing visual character or quality of multiple sites and their surroundings (Section 3.16 Aesthetics and Visual Quality)
<b>Last Name :</b> Unknown			
<b>Stakeholder Comments/Issues :</b>			
1425-485	1. I've attended a few of the public outreach meetings associated with the Monterey corridor. During those meetings, it was repeatedly discussed that the US 101 option was in consideration and would be maintained through the environmental impact assessment. This was not the case and a deception on the part of the HAS as it was removed from consideration in 2010. The US 101 option is the lowest impact option both environmentally and to the community at large and is consistent with planned transportation infrastructure.		
1425-486	2. Further, a new design consideration to increase rail speed (Access Restriction Fencing) is not fully described and its characterization in the report is distorted and minimized so as to not draw attention; it seems deceptively so. Technical memo described this fencing as 7 feet tall with another 1 foot for barbed wire projection. KVP 14?Alternative 4 Simulation show a fence towering over the rest of the infrastructure. KVP 12?Alternative 4 Simulation also implies much more than an 8' fence.	1425-491	7. Section 3.16 Aesthetics and Visual Quality : The prominence of the HSR aerial guideway would introduce a substantial element of civil infrastructure into the setting of homes and the library, increasing the visual presence of transportation infrastructure? ? this is a high impact not moderate. (3.16-103). There is a premise that this amount of infrastructure including the access restriction fencing is essentially equal to the existing rail system ? this is simply not true. The height, number of elements and presence of fencing is completely different.
1425-487	3. It is obvious the only consideration is cost without regard to a long-term vision to modern transportation infrastructure. The study is comparative rather than instructive as to the actual impacts ? the goal was to pick least cost alternative including the cost for impacts. In many cases all alternatives the impacts are unacceptable and cannot be mitigated and yet these issues do not drive solutions to bring the project into compliance. The No Project Impacts do not seem to consider county and city plans as each of the alternatives are deemed not in compliance with those plans. Cumulative impacts are subjectively comparative with not real assessment of true impact.	1425-492	8. Section 3.16 Aesthetics and Visual Quality: KVP 12?Alternative 4 Simulation attempts to minimize the ability to discern the visual impact with a substandard simulation, but it will industrialize the corridor. KVP 13?Alternative 4 Simulation is intentionally out of focus and does not include the actual HSR infrastructure. KVP 14?Alternative 4 Simulation shows part of the impact, but no simulation provides a head on view such that the impact can be assessed.
1425-488	4. Impact to Existing Visual Resource and Character (Section 3.16 Aesthetics and Visual Quality 3.16.5.5 Monterey Highway San Jose Landscape Unit) is completely mischaracterized. The discussion basically says the corridor is not visually consistent, there are some existing sound barriers and no one will notice. The HSR infrastructure will tower above existing sound mitigation and the access restriction fencing will completely change the visual and look of the area. The characterization of travelers and cyclists as focused on other things so there is no impact is inappropriate ? the character of both will completely change with both the towering	1425-493	9. Impact NV#5: Intermittent Permanent Human Annoyance from Onset of Passing HSR Trains ?Adjacent receptors are expected to habituate to HSR noise over time such that substantial ongoing startle effects would not occur?. This is an unacceptable characterization. At full system capacity the HSR will operate 40 trains an hour ? this is a train every 1.5 minutes. This will be intolerable and remove the ability to use outdoor spaces. Even at the 2040 projected level of a train every 3 minutes, this is unacceptable and does not include Caltrain nor freight.
		1425-494	10. Section 3.4 On average, each A-weighted sound level increase of 10 decibels (dB) corresponds to an approximate doubling of subjective loudness ? Perception of loudness is not the only factor. What is the cumulative effect of the increase is sound pressure at HSR capacity of 2040 projection and full capacity?

## Submission 1425 (Unknown, June 21, 2020) - Continued

1425-495	11. Section 3.4 ?Areas where levels exceed 85 dBA must be designated and labeled as high-noise-level areas where hearing protection is required.? All trains over 125 miles an hour would exceed this threshold making hearing protection outside of a residence required. Figure 3.4-3 State of California Land Use Compatibility Guidelines shows that all projected sound levels are clearly unacceptable.	1425-503	Modifications ? ?because of additional gate down time, travel times between Bernal and Capitol Expressway would increase by less than 1 minute in AM peak hours, and 4 to 8 minutes in PM peak hours depending on the direction of travel, resulting in delays in emergency vehicle access and response time.? This does not seem adequately characterized, does it include modeling of multiple train events (HSR, Caltrain, and freight) at system capacity? At this level of use, crossing the tracks will become impractical and greatly effect response times.
1425-496	12. Section 3.4 It appears that both the noise and vibration studies have only considered a single train events. This modeling must include a three train event on mixed use alignment with two HSR trains and one freight. This will occur multiple time each day. The authority has also not considered quality of life and loss of use if residence effectively cannot be outside because of noise and vibration concerns.	1425-504	20. Figure 2-8 Typical At-Grade Cross Section show the height at 27 feet, the height on Figure 2-9 Typical At-Grade Cross Section for Blended System is conveniently left off. It is well over 50?, please clarify.
1425-497	13. Section 3.4 The Authority is a state agency and, therefore, is not required to comply with local land use and zoning regulations. Noise impacts would not be reduced to the standards for residential, commercial, and institutional land uses established by the following general plan policies: Envision: San José 2040 General Plan (City of San Jose 2018), Land Use Compatibility Guidelines for Community Noise in San Jose, Table 4. This is not acceptable.	1425-505	21. Page 3.4-6. HSR does not plan to meet current noise and vibration standards (U.S. Environmental Protection Agency (USEPA)). Nor does it plan to meet the FRA?s Railroad Noise Emission Compliance Regulation (49 C.F.R. Part 210) prescribes minimum compliance regulations for enforcement of Noise Emission Standards for Transportation Equipment; Interstate Rail Carriers (40 C.F.R. Part 201) adopted by the U.S. Environmental Protection Agency (USEPA). This is excessive.
1425-498	14. Section 3.4 Sensitive receptors located closer to the construction activities than the distances reported in Table 3.4-15 would experience temporary increases in noise levels in exceedance of the FRA noise impact criteria for a duration of up to 1.5 years at any given location. Construct must be planned to minimize this duration.		
1425-499	15. Section 3.4 Table 3.4-17 Summary of 2040 No Project and 2040 Plus Project Noise Impacts. The number of severe impacts in the Monterey corridor are clearly unacceptable and likely understated as there is no discussion of multi-train events.		
1425-500	16. Section 3.4 ?The total cost of mitigation cannot exceed \$95,000 per benefitted receptor.? This is arbitrarily set as a budget limitation and must not be a consideration. Cost effectiveness is only a consideration if no gain was to be had.		
1425-501	17. Summary - Impact EMF/EMI#2: Permanent Human Exposure to EMF. Outside the HSR system, EMF levels would not exceed the MPE thresholds for humans. What are the long term cumulative effects of the EMF/EMP at full system capacity at trains every 1.5 minutes?		
1425-502	18. Summary Impact EMF/EMI#5: Interference with Sensitive Equipment ? What are the frequency characteristics of the EMF/EMP? What impacts will there be on each of the cellular bands? What are the EMI effects of the access restriction fencing at HSR operating capacity? This study does not characterize this risk instead makes it a pre-construction study (IAMF#2) ? this is not acceptable.		
1425-503	19. Summary Impact S&S#3: Permanent Impacts on Emergency Access and Response Times from Permanent Roadway and Highway Closures, Relocations, and		

## Response to Submission 1425 (Unknown, June 21, 2020)

### 1425-485

The comment supports a US 101 alignment option and noted that this was supposed to be carried through the EIR/EIS. Please refer to Table 2-3 in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS for information about the design options that were reviewed and withdrawn. The US 101/I 280 option was not carried forward because of community effects and displacements in areas outside road right-of-way and effects on parkland south of SR 85. As noted in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS, after crossing the Coyote Valley on viaduct, the alignment would cross over Burnett Avenue in Morgan Hill and parallel US 101 on the west side of the freeway. Continuing south, the alignment would bypass downtown Morgan Hill by crossing over Cochrane Road and associated freeway ramps, East Main Avenue, East Dunne Avenue and associated freeway ramps, and Tennant Avenue and associated freeway ramps. South of Tennant Avenue and the Morgan Hill city limits, the alignment would turn west, relocating the cul-de-sac at Fisher Avenue to west of the guideway, then crossing over Maple Avenue, West Little Llagas Creek, East Middle Avenue, and Llagas Creek before rejoining Monterey Road and the UPRR corridor in the community of San Martin. A portion of the Preferred Alternative bypasses downtown Morgan Hill.

### 1425-486

The comment noted fencing is not described consistently in the EIR/EIS. Please refer to Section 2.11.2.2, Non-Operational Right-of-Way, for information about access restriction fencing which would range from 6 to 12 feet in height.

### 1425-487

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-2: Consultation with Local Agencies and Consistency with Local Regulations.

The comment states that cost is the only consideration. Please refer to Section 8.4.5, Identification of the Preferred Alternative, for information about the selection of the Preferred Alternative weighing a number of different considerations. The comment further states that some impacts cannot be mitigated. Please refer to Section 7.1.1, Adverse Effects that Cannot Be Avoided under NEPA, for information about impacts that cannot be mitigated, which are primarily construction impacts. A project of this scope and scale cannot avoid temporary construction impacts. The comment also states that county and city plans are not considered. The comment noted cumulative impacts are comparative. Please refer to Section 3.19.3, Methods for Evaluating Impacts, for information about the cumulative impact methodology. To reduce redundancy, impacts relative to each alternative are identified and where they are the same, this is noted. This may appear to be a comparative analysis when it is not, and is avoiding or reducing redundancy when impacts are the same or similar.

## Response to Submission 1425 (Unknown, June 21, 2020) - Continued

### 1425-488

The aesthetic and visual quality assessment follows the Authority's methodology, which is based on methodology developed by the Federal Highway Administration for evaluating the visual impacts of transportation infrastructure. Section 3.16.5.5, Monterey Highway San Jose Landscape Unit, of the Draft EIR/EIS describes the existing visual and aesthetic conditions along Monterey Highway from the Lick Quarry to Bernal Way. The four KVPs selected for the analysis in this section provide are from views of the industrial character near the quarry, views along Monterey Highway, and views toward Monterey Highway. The KVPs are in locations where the roadway and railway corridor are evident, and from within a neighborhood where the roadway and railway are not visible. While it is stated that the landscaping along the highway is not consistent, the overall visual quality of the landscape unit is moderately high. Following the Authority's methodology, the analysis of viewer reaction sensitivity to visual changes is based on factors of viewer exposure (proximity, extent and duration of view) and viewer awareness (attention, focus and protection of the view changes to a view, in this case, the construction and operation of an HSR alternative, and the exposure to that view, or how long a viewer is expected to be exposed to the view). A resident has a stronger reaction greater sensitivity to a view from their home because they spend a lot of time at home. Travelers, on bikes or in cars, have a passing exposure to the changed view, hence a lower response sensitivity than a resident. The degree of the impact to visual quality is a combination of the visual compatibility of the proposed project's visual character and the viewer sensitivity. The analysis of the impacts of the four alternatives, summarized in Table 3.16-29 in Section 3.16, Aesthetics and Visual Quality, of the Draft EIR/EIS, accurately report identifies that the elevated alternatives, 1 and 3, would reduce (or have an adverse effect on) visual quality.; Alternative 2, which includes the reconstruction of Monterey Highway, including all new landscaping and pedestrian/bike facilities would improve (or have a beneficial effect on) visual quality.; and Alternative 4, with the existing railway expanded to provide tracks for HSR, would have very little a neutral effect on visual quality.

### 1425-489

Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS is not intended to address quality of life and home values. Please refer to Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS for this information.

### 1425-490

The comment blends cites two different impact statements; one specifically regarding the permanent impacts to the Monterey Highway San Jose Landscape Unit and the other for a temporary impact during construction of the whole corridor. into one, resulting in an incorrect conclusion that the conclusion for Impact AVQ#6 is not true. The first statement cited is: "Track shifts and modifications to the Capitol and Blossom Hill Caltrain Stations to allow for HSR service to be blended with Caltrain service would not change the visual quality of the Monterey Highway San Jose Landscape Unit, resulting in the least impact." is taken from the analysis for Impact AVQ#6, Alternative 4. The full text for the conclusion for this alternative is "Alternative 4 would have a less-than-significant impact under CEQA because modifying the UPRR/Caltrain railway to permit blended HSR/Caltrain operations at grade within and adjacent to baseline railway facilities would conform to the existing character of the area and would result in no change to the existing visual quality. Visual quality in the landscape unit would be unchanged, remaining moderately high." This is the correct determination based on the effects analysis and evidence presented for Alternative 4. The comment states this conclusion is not true and then cites argues that the conclusion is incorrect by quoting from Impact AVQ#1, which concludes correctly that there would be significant visual impacts during construction of the HSR project. Impact AVQ#1 considers construction across the entire San Jose to Central Valley Wye project area, and for including all alternatives. This impact correctly states that construction of any alternative would have significant visual impacts., but those The specific impacts would vary by alternative and location, for example. cConstruction of an aerial structure in the Monterey Highway San Jose Landscape Unit would be a more complex construction and visually intrusive undertaking than adding and shifting tracks at grade along the existing railway. Both impact The conclusions are both correct.

## Response to Submission 1425 (Unknown, June 21, 2020) - Continued

### 1425-491

The analysis of Alternatives 1 and 3 at KVP 13, Branham Lane in San Jose, reflected in Impact AVQ#6: Permanent Direct Impacts on Visual Quality—Monterey Highway San Jose Landscape Unit of the Draft EIR/EIS, concludes that the aerial structure would decrease the visual quality of the view. The analysis does not state that "this amount of infrastructure including the access restriction fencing is essentially equal to the existing rail system.". The simulations for at-grade Alternatives 2 and 4 both accurately depict the type of fencing that would be typical to secure access to the railway. With Alternatives 1 and 3 There is no access fencing necessary for the aerial structures. Individual Key View Points (KVPs) are not formally assessed for their impact, but they are assessed for their effectshow the character of the existing on the aesthetic and visual environment would be changed; however, the impact determination is made at the landscape unit level.The overall assessment of the Monterey Highway San Jose Landscape Unit found that there would be a significant impact to visual resources under Alternatives 1 and 3, no impact for Alternative 2, and a less-than-significant impact under Alternative 4. The visual impact of Alternatives 1 and 3 results in a significant impact under CEQA.

The analysis does not state that "this amount of infrastructure including the access restriction fencing is essentially equal to the existing rail system". The simulations for at-grade options 2 and 4 both accurately depict the type of fencing that would be typical to secure access to the railway. There is no access fencing necessary for aerial structures. The assessment of individual KVPs is a component of the overall assessment of the Monterey Highway San Jose Landscape Unit, where the analysis did find that there would be a significant impact to visual resources under Alternatives 1 and 3, no impact for Alternative 2, and a less-than-significant impact under Alternative 4.

### 1425-492

At KVP 12, Lick Quarry, the simulation for Alternative 4 was produced by a different artist than the simulations for the other alternatives., but, if anything, the In this simulation the HSR is more evident and stands out by its brightness than it is in the other three simulations. It also stands out , because the alternative places the HSR tracks closer to Monterey Highway than the other three alternatives do, and because it opens views to the quarry facilities which, as noted by the commenter, contributes to a sense of industrialization of the corridor, . Impact AVQ#6 clearly states, "With the roadside businesses gone and more of the quarry's operations visible, the industrial presence would provide a singular backdrop." The simulation for KVP 13, Alternative 4, is not out of focus and does include HSR infrastructure, such as -quadrant gates and OCS. The KVPs are selected to show different views from the perspective of different viewer groups. Views are provided parallel and perpendicular to the HSR alignments, as well as from a residential street with no current view of the Monterey Highway/UPRR corridor, to provide a diverse depiction of the visual impacts of the HSR project. KVP 14 shows the perspective of a traveler on Monterey Highway, while KVPs 13 and 15 show the view looking at Monterey Highway, or what we assume the commenter means by "head on".

### 1425-493

Impact NV#5 discusses the impact of human annoyance from rapid onset noise from passing HSR trains. Figure 3.4-6 shows how these impacts are calculated. Impact from rapid onset noise from passing HSR trains is based on single train passbys, following FRA methodology. For HSR trains traveling at 110 mph, this would occur within 23 feet, and, for HSR trains traveling at 220 mph, this would occur at 46 feet. The frequency of train passbys does not affect this phenomenon. The frequency and day/night schedule of all trains, as well as speed, are all part of the noise impact assessment for Impact NV#2. Additionally, the area where the startle effect could occur is within the HSR right-of-way for Alternatives 1, 2, and 3, which would be fenced off from public access; therefore, startle of adjacent sensitive receptors would not occur. Under Alternative 4 between Scott Boulevard and Gilroy where there is blended service, most areas (outside of stations and at-grade crossings) would be more than 23 feet from the outermost track.



## Response to Submission 1425 (Unknown, June 21, 2020) - Continued

### **1425-494**

The FRA noise impact criteria are a comparison of the existing noise levels to the future noise levels with the project. Analysts tabulated the predicted noise levels from HSR trains at the stations and from the parking facilities along with the existing ambient noise exposures, and determined levels of impact (no impact, moderate impact, or severe impact) by comparing the existing and projected noise exposure to the impact criteria illustrated on Figure 3.4 3 and Figure 3.4 4 of the Draft EIR/EIS. Noise impacts in year 2040 without mitigation, with noise barriers, and with noise barriers and quiet zones are provided for Alternatives 1 through 4 in Tables 3.4-28 through 3.4-31, respectively, in the Draft EIR/EIS.

### **1425-495**

The project is subject to the FRA noise and vibration impact criteria, and the noise and vibration impact assessments were conducted following FRA methodology and criteria. The California Land Use Compatibility Guidelines in Figure 3.4-3 are often adopted for land use planning purposes and are not criteria that are required to be met by the HSR project.

### **1425-496**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The noise assessment includes all train events during typical daily operations, including Caltrain, HSR, other passenger trains, and freight trains that pass each sensitive receptor during a typical 24-hour period. The project is subject to the FRA noise and vibration impact criteria, and the noise and vibration impact assessments were conducted following FRA methodology and criteria. Where severe noise impacts are identified, the Authority would implement NV-MM#2, which may include noise barriers and other measures.

### **1425-497**

As stated in Section 3.4.2.3, Regional and Local, of the Draft EIR/EIS, the HSR system is not subject to local general plan policies and ordinances related to noise limits or to locally based criteria concerning noise and vibration for the project alternatives. The project is subject to the FRA noise and vibration impact criteria, and the noise and vibration impact assessments were conducted following FRA methodology and criteria.

### **1425-498**

As discussed in Impact NV#1 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS, the alternatives would incorporate NV-IAMF#1 to minimize noise impacts by requiring compliance with FRA guidelines for minimizing construction noise and vibration impacts when work is conducted within 1,000 feet of sensitive receptors, including phasing of construction. However, even with NV-IAMF#1, some sensitive receptors would be exposed to construction noise levels that exceed FRA guidelines. As stated in Section 3.4.9, CEQA Significance Conclusions, of the Draft EIR/EIS, NV-MM#1 has been identified to address the temporary exposure of sensitive receptors to construction noise. However, even with implementation of NV-MM#1, impacts would be significant and unavoidable for all project alternatives. The construction plan, including the construction schedule, is described in Section 2.11, Construction Plan, of the Draft EIR/EIS.

### **1425-499**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The noise and vibration analyses and impact assessments include all train traffic in the corridor, including all daytime/nighttime HSR, Caltrain, and other passenger trains and freight trains. All train passby events are included in the assessment. Noise events that occur between the hours of 10 p.m. and 7 a.m. are subject to a +10 dB penalty at residential locations. For these reasons, the number of severe impacts in the Monterey Corridor is not understated.

## Response to Submission 1425 (Unknown, June 21, 2020) - Continued

### 1425-500

The Authority's noise mitigation guidelines are included in Appendix 3.4-B, Noise and Vibration Mitigation Guidelines (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS). These guidelines specify that noise barriers must be considered reasonable and feasible, including achieving a minimum of 5 dB noise reduction, benefitting at least 10 receptors per barrier, be at least 800 feet long, and be cost effective, which is defined as not exceeding \$95,000 per benefitted receptor. The cost-effectiveness criterion is consistent with Caltrans criteria.

### 1425-501

The comment requests information about the cumulative effects of EMF exposure when trains operate every 1.5 minutes. First, the effect of repeated exposure is not additive: 10 passbys each producing a field strength of 5 mG are not equivalent to one passby of 50 mG, for example. The MPE limits used in the analysis are based on safe, intermittent exposure. However, these limits are not "proven safe" in the long-term, epidemiological sense. The standards used represent the consensus of the medical experts and engineers on the standards committees. While the resulting limits are not a guarantee of absolute safety, they are believed safe based on the available epidemiological studies and research results and were set at 10 to 50 times below the levels at which harmful effects are observed.

### 1425-502

The comment requests information about the frequency characteristics of the EMFs, impacts on sensitive equipment and cellular bands, and the effect of the right-of-way fence on EMF levels and questions the pre-construction review called for by EMI/EMF-IAMF#2.

Impact EMF/EMI #5 in the Draft EIR/EIS provides an evaluation of the potential for EMI that effects existing sensitive equipment. The HSR traction power system, including the OCS, is responsible for nearly all of the EMF exposure generated by the project and operates at the same 60 Hz frequency as the rest of the electric power infrastructure. At higher frequencies, train control and communications use an exclusively-allocated portion of the RF spectrum called "Upper 700 MHz Block A": two 1 MHz-wide bands at 757 and 787 MHz. Use of these dedicated frequency bands ensures interference with cellular communications would not occur. The right-of-way fencing was assumed to have no shielding effect on EMF levels.

The Authority's EMCPP provides a performance standard for ensuring compatibility with adjacent equipment. With implementation of EMI/EMF-IAMF#2, risks would be evaluated for every known source, receptor, and impact type by comparing MPE values for each and identifying whether an impact exists. Some information, including particulars about some utility upgrades, would not be known until utility providers complete analyses of their facilities. It is also necessary to allow that some sensitive equipment currently operating in the RSA may in time move or that new sensitive equipment may be introduced. The implementation of EMI/EMF-IAMF#2 ensures that the same analysis standards employed in the study are applied to the sources and receptors present at the time of construction.

## Response to Submission 1425 (Unknown, June 21, 2020) - Continued

### **1425-503**

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-3: Gate-Down Time Calculation Details.

The comment noted that the Draft EIR/EIS should note the total number of trains using the system and properly evaluate the impacts of those trains on emergency vehicle response times on Monterey Highway. Please refer to Impact S&S#3 in Section 3.11, Safety and Security, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the impacts of the narrowing of Monterey Highway under Alternatives 1, 2, and 3 on emergency vehicle response times. The analysis presented in Impact S&S#3 reflects only roadway modifications and does not include gate-down events. Please refer to Impact S&S#4 in Section 3.11 of the Draft EIR/EIS for a discussion of the project's impacts on emergency vehicle access and response times. The analysis detailed in this impact includes both gate-down time events and roadway modifications included as part of the project. Gate-down time associated with all train movements are included within this analysis.

### **1425-504**

The pole height for the OCS is typically 27 feet across all alternatives. The OCS poles would be higher where complex support structures are required. Caltrain is currently installing poles as part of the PCEP, which would be used under the blended alternative, and which are of similar height.

### **1425-505**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

Please refer to Section 3.4.2.1, Federal, for a summary of the USEPA railroad noise compliance regulations. This section also discusses whether the USEPA standard applies to high-speed trainsets.

## Submission 1630 (John Urban, Newhall NA, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1630 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** John  
**Last Name :** Urban

**Stakeholder Comments/Issues :**

To Whom It May Concern:

These comments relate to SJ to Merced DEIR/EIS 2020 subsection Alma to Scott.

1630-2445 | 1) Alternative 4: Public funds have already been invested in electrifying Caltrain; use that investment to minimize the use of limited public funds. The blended Alternative 4 uses the Caltrain investment and much less additional public funds to operate HSR through the corridor. Alternative 4 works for the taxpayer.

1630-2446 | The CHSRA has been working with the DISC group to create a multi-modal Diridon station that will work for all. At 20-25 feet high, Diridon Station will provide CHSR with the option (alt. 1&3) to go to 70 feet high at I-880 and then to at-grade at Scott Blvd. Passenger comfort criteria (p.2-6 HSR Performance Criteria) dictates a smoothness of vertical ride which is best met by alternative 4.

Page 2-133 - 2.8.2.6 Perimeter Fencing and Intrusion Protection: what is "remotely monitored"? : No eyes on the perimeter? The current system has holes in the Caltrain fences which are a problem for months on end. Caltrain monitors remotely. Only when citizens point out problems do fixes occur. How will the HSR process be better?

John Urban Former President Newhall NA

Sent from Yahoo Mail on Android

## Response to Submission 1630 (John Urban, Newhall NA, June 23, 2020)

### **1630-2445**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment's support for Alternative 4 is noted.

### **1630-2446**

The comment expresses concern regarding perimeter fencing and intrusion protection. Perimeter fencing and intrusion protection is not expected to require full replacement prior to 2040; however, there will be ongoing repair and maintenance to ensure system safety and security. Section 3.11, Safety and Security, of the Draft EIR/EIS analyzes security issues during both construction and operation of HSR. The Authority will conduct a hazard analysis as a feature of the project (SS-IAMF#3), which will address right-of-way fencing, intrusion detection, security lighting, security procedures and training, and closed-circuit televisions.

## Submission 1886 (Rose Urias, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1886 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Rose  
**Last Name :** Urias

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1886-4976 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1886-4977 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1886-4978 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1886-4979 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1886-4980 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Rose Urias  
 766 1st St Gilroy, CA 95020-4944  
 umarie56@yahoo.com

## Response to Submission 1886 (Rose Urias, June 22, 2020)

### **1886-4976**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1886-4977**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1886-4978**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1886-4979**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1886-4980**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1635 (Karen Uyeda, June 23, 2020)

<b>San Jose - Merced - RECORD #1635 DETAIL</b>		1635-2400	
<b>Status :</b>	Unread		
<b>Record Date :</b>	6/24/2020		
<b>Submission Date :</b>	6/23/2020	1635-2401	
<b>Interest As :</b>	Individual		
<b>First Name :</b>	Karen		
<b>Last Name :</b>	Uyeda		
<b>Stakeholder Comments/Issues :</b>			
* <san.jose_merced@hsr.ca.gov>*			
Hello,			
Following are my comments on the San Jose to Merced Project Section: Draft Environmental Impact Report/ Environmental Impact Statement.			
1635-2399	The document is lengthy (2,800 pages) and technical. I was only able to read and digest a small portion of the document during the public review period. As such, many of my comments are questions regarding information I was unable to discern from my limited review.	1635-2402	have on those residents living in close proximity to the project? Where is this identified and addressed in the document?
	I own and reside in a home located on Monterey Road between Forsum Road and Menard Drive in San Jose. Many of my comments focus on impacts to the residents in this neighborhood resulting from the proposed project.	1635-2403	*3. Impact to Rights of Way* Homes are located directly to the west of the Monterey corridor/ UPRR right of way. What is the minimum distance a home/ structure must be located away from the UPRR right of way in order for it to remain? For example, if a house is located within 50 feet of the UPRR right of way, will the Authority take these lands under eminent domain and raze the house/ structure to accommodate the project? Which properties need to be acquired by the Authority to build the project? Where is this identified in the report? What are the resulting environmental impacts, both direct and indirect, from the land acquisition described in the report?
	*1. Only One Alignment in San Jose/Santa Clara* In the cities of San Jose and Santa Clara, all project alternatives follow the same alignment. For 21 miles, from Ogier Ave in Morgan Hill and extending north through San Jose to the northern terminus of the project at Scott Blvd in Santa Clara, the physical location (project footprint) is the same for all alternatives. The alternatives really describe different design options for track placement (at-grade, on embankment, aerial above-grade).	1635-2404	*4. Impacts to Traffic* How will the project impact traffic on Monterey Road? If vehicular traffic will increase, this will impact noise and air pollution. Where is this addressed in the document?
	This is a major deficiency in the project alternatives evaluation phase. In order to complete a thorough assessment of a project of this magnitude, at least one other alternative which follows a different alignment should have been considered and evaluated. Why did the Authority constrain itself to completing detailed evaluations of only one alignment for 21 miles of the project?	1635-2405	*5. Noise, Vibration & Air Pollution *  a. What is the minimum separation proposed from the HSR track to adjacent houses or other occupied structures? Where is this specified? Are impacts evaluated/assessed based on this closest distance?  b. Where can I find a comparison (both quantitative and qualitative) between ambient/ existing noise, vibration and air pollution/ dust conditions and  i) conditions during the construction phase?  ii) conditions during ongoing operation and maintenance?
1635-2400	*2. Impact to Existing Rail Transportation* How will CalTrain and UPRR operations be affected by the project? Will timing of UPRR operations change? Will this result in consequential environmental impacts? For example, will there be more night-time UPRR traffic and what noise, vibration and quality of life impacts will this		c. Where can I find an evaluation and assessment as to how the increased noise, vibration and air pollution/ dust generation from the project (magnitude, frequency, times of day/night) will affect  i) comfort and quality of life of residents living in close proximity to the project (say those whose homes are located in close proximity to the project?  ii) structural integrity of homes located in close proximity to the project?

## Submission 1635 (Karen Uyeda, June 23, 2020) - Continued

1635-2406

d. Number of Trips - Table 3.4-7 Noise Impact Assessment specifies for the SJ to Gilroy segment

i) 2029 projected estimates of 40 daytime trips and 8 nighttime trips and

ii) 2040 projected estimates of 148 daytime trips and 28 nighttime trips

Page 3.4-59 of the EIR states between Tamien and Gilroy, there are currently 12 train trips daily (combination of CalTrain, Amtrack and UPRR). The report does not state the breakdown of daytime vs. nighttime trips. What is this? The 2029 estimates are 4x, and the 2040 estimates are 15x, the existing number of train trips that residents in my neighborhood currently experience. The cumulative impact associated with the significantly larger number and frequency of train trips that pass by will affect the comfort and quality of life of residents who live in close proximity to the HSR and these must be evaluated and mitigated. Consideration must be given to trains that pass during times when the majority of residents are home (weekday evenings and weekends) and during times when residents are sleeping (nighttime). Where is this addressed in the report?

1635-2407

e. Homes in the California Maison development on Monterey Road between Metcalf Road and Menard Drive are located within 200 feet of the proposed at-grade tracks. There are locations where there is no wall between the homes and the tracks and no soundwall is proposed to be constructed as a part of the project. What mitigation measures are proposed to be implemented to address the noise impacts associated with the project?

1635-2408

\*6. Electromagnetic Field Exposure\*

Where can I find the existing/ ambient EMF level compared to the post-project EMF level, i.e. what is the expected increase in exposure? Is it proven safe for humans to be exposed long-term 24 hours/ day, 7 days/ week to the post-project levels if their homes are located within 50 feet of the proposed HSR project? Is there any concern with spending long periods outside in my backyard? Is it proven safe for animals and other species found in the area to be exposed to these levels long-term? Please provide the supporting scientific references.

1635-2409 | \*7. Visual/ Aesthetics\*

1635-2409

a. [Ref. Item 3. Right of Way] I live directly across from homes in this location. If the Authority acquires the land, occupied homes will be replaced with vacant land. One concern is that these vacant unoccupied lands will be used as a dumping ground and/ or a place for homeless persons to set up residence. Where is this evaluated in the document?

1635-2410

b. The side of my home faces west towards Monterey Rd. Several windows, including my kitchen window, and my backyard open to the west with views of the Santa Teresa foothills. After the project is built, the views from my windows and my backyard will change significantly and instead of an unobstructed view of the foothills, I will see industrial poles and overhead wirelines. How will this impact be mitigated? Where is this addressed in the document?

1635-2411

\*8. Utilities\*

a. Drainage

Where is drainage discussed? The existing drainage systems on Monterey Road are sometimes inadequate and not able to handle intense rain events and ponding on the road occurs. How will drainage of the project ROW be addressed so that it will not negatively affect the existing drainage systems such that conditions on Monterey Road are impacted?

1635-2412

b. Affect on Local Electrical Service

Is the power that is required to operate the HSR system tied into the local electrical grid? If so, how is local power supply to residents in the area affected in the event of a power interruption? Is HSR given a priority over local demands if the supply of electricity is limited? Where is this addressed in the document?

1635-2413

\*9. Safety & Security\*

a. Train Derailment - What features will be employed to ensure the train does not derail during a natural disaster, for example, a large magnitude earthquake? This is a particular concern as the project will increase the number of train trips significantly. Additionally, train speeds will be in excess of 100 mph and there are locations where there won't be any physical barrier between the train tracks and vehicular traffic on Monterey Road as well as homes located within 50 feet of the tracks.

## Submission 1635 (Karen Uyeda, June 23, 2020) - Continued

1635-2414

b. Security - What security features will be put in place to prevent criminal activity such as vandalism, tampering and destruction of HSR facilities that could affect safe operation of HSR? For example, the typical cross-section on Drawing TT-D4010 shows the fence along the right of way to be relatively low. Based on my read of the drawings, access to the tracks will be fairly unrestricted.

1635-2415

**\*10. Outreach\***

To get valuable participation and input, outreach to project stakeholders should be improved. This is a major project that has significant impacts to the surrounding communities it will run through. Was outreach conducted of the preliminary alignments before all the detailed assessments were completed? If not, this should have been done. This would have given those directly adjacent to the alternative alignments an opportunity to provide input into the evaluations before the Authority selected the preferred alternative.

The materials I received in April to announce the release of the draft EIR/EIS did not clearly convey the location of the proposed facilities. The plan view shows the alignment schematically only. It does not clearly convey the location. As such, it was extremely difficult to tell how the project would impact me. To get input early in the process where it can be used to identify, evaluate and select the best alternatives, better outreach is needed.

Respectfully,  
Karen Uyeda

## Response to Submission 1635 (Karen Uyeda, June 23, 2020)

### 1635-2399

The comment claims that the project footprint is the same for all alternatives between Scott Boulevard in San Jose and Ogier Avenue in Morgan Hill. This is incorrect. Although the tracks for all alternatives generally align with existing transportation corridors (such as Monterey Road, Caltrain, and UPRR tracks), the footprints vary substantially based structure, associated facilities, grade separations, shared tracks, and other track and roadway shifts.

Please refer to Appendix 3.1-A, Parcels Within the HSR Project Footprint, or Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, which show the footprints and extent of impacts for each alternative.

### 1635-2400

Regarding HSR project effects on Caltrain, Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS analyzes the effects on Caltrain service under Impacts TR#11, TR#15, and TR#16. While HSR project construction would have some temporary disruption on Caltrain service, these disruptions would be short in duration. HSR operations would affect Caltrain service schedules but not in such a way that there would be significant delays to Caltrain service or the inability to operate regular (“clock-face”) schedules. The HSR project would not result in changes in the timing of Caltrain service. The HSR project is projected to actually increase Caltrain ridership.

Regarding HSR project effects on freight, Section 3.2 of the Draft EIR/EIS analyzes the effects on freight service under Impacts TR#20 and TR#21. While HSR project construction would have some temporary disruption on freight service, these disruptions would be short in duration. HSR operations would not affect freight service south of Control Point Coast (near the Santa Clara Caltrain Station) because freight would continue to operate on separate dedicated track from HSR service and freight would maintain its service conditions as under No Project conditions. For locations north of the Santa Clara Caltrain Station, as discussed under Impact TR#20 in Section 3.2 of the Draft EIR/EIS, freight currently operates primarily at night, but would not be able to operate during peak hours due to the frequency of HSR and Caltrain operations during peak hours. Thus, freight would be more constrained to the hours between midnight and 5 a.m., which is the period dedicated to freight operations under current trackage right agreements. The project noise and vibration analysis in the EIR/EIS (see Section 3.4, Noise and Vibration) takes into account existing and future passenger and freight operations at night and throughout the day, so that the analysis includes the effect of Caltrain, HSR, and freight trains on noise levels throughout the project corridor.

## Response to Submission 1635 (Karen Uyeda, June 23, 2020) - Continued

### 1635-2401

The comment discusses impacts of the right-of-way on homes located directly west of the Monterey Corridor and UPRR right-of-way. The Authority would only acquire the lands necessary for the HSR operation, or where impacts on the property would be substantial enough to render it unusable. Areas of land that would be potentially acquired based on preliminary engineering are identified in Volume 2, Appendix 3.1-A, Parcels Within the HSR Project Footprint, in the Draft EIR/EIS. The environmental impacts of construction for the project and acquiring right-of-way, including both direct effects (such as displacements which are discussed in Section 3.12, Socioeconomics and Communities) and indirect effects (such as loss of tax revenue, also discussed in Section 3.12) are discussed throughout the EIR/EIS.

### 1635-2402

The comment noted that the Draft EIR/EIS should identify impacts on Monterey Road. Please refer to Draft EIR/EIS Impact TR#3, Impact TR#4, Impact TR#6, and Impact TR#7 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the project's traffic-related effects on Monterey Road and other roadways within the Project Section. Please refer to Draft EIR/EIS Section 3.3, Air Quality and Greenhouse Gases, and Section 3.4, Noise and Vibration, for discussions of the project's impacts on noise and air quality.

### 1635-2403

Please refer to Tables 5-10 through 5-13 in Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), which include details of the noise assessment results, including distances to the nearest impacted receptors in each section. Please also refer to new Appendix 3.4-C, Noise Impact Locations (located in Volume 2), in the Final EIR/EIS, which includes figures showing the location of noise impacts. The proximity of residential buildings varies by alternative and location.

### 1635-2404

Please refer to Tables 5-10 through 5-13 in Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), for details of the noise assessment results during project operations, including existing and future noise levels. Tables 5-28 through 5-31 include similar details for vibration during project operations. Table 5-4 includes details of the noise levels during construction.

Ambient criteria pollutant concentrations for existing conditions are provided in Table 3.3-6 in Section 3.3, Air Quality and Greenhouse Gases, of the Final EIR/EIS. Construction-related criteria pollutant emissions are addressed by air basin in Tables 3.3-12, 3.3-13, and 3.3-14 of the Final EIR/EIS.

### 1635-2405

Please refer to Impact NV#10 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS, which confirms that there would be no building damage impacts due to vibration from project operations. Impact NV#9 discusses the potential for building damage from construction vibration at locations within 50 feet of pile driving.

Ambient criteria pollutant concentrations for existing conditions are provided in Table 3.3-6 in Section 3.3, Air Quality and Greenhouse Gases, of the Final EIR/EIS. Construction-related criteria pollutant emissions are addressed by air basin in Tables 3.3-12, 3.3-13, and 3.3-14 of the Final EIR/EIS.

## Response to Submission 1635 (Karen Uyeda, June 23, 2020) - Continued

### **1635-2406**

As stated in Table 4-8 of Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), of the 12 current train trips daily between Tamien and Gilroy, 6 are daytime trips and 6 are nighttime trips.

The noise impact assessment criteria depend on land use. Residences and buildings where people normally sleep utilize the Ldn noise metric. The Ldn is a 24-hour metric, which includes a penalty for noise events that occur at night between 10 p.m. and 7 a.m. As discussed in Section 4.1.1, Descriptors, of Appendix 3.4-A of the Draft EIR/EIS, studies have shown that the Ldn is well correlated with human annoyance for community noise. The FRA and FTA have adopted it as a measure of cumulative noise impact for residential land uses.

Noise mitigation measures for the project are discussed in detail in Section 3.4.7, Mitigation Measures, of the Draft EIR/EIS.

### **1635-2407**

The results of the noise impact assessment indicate noise impacts under Alternatives 2 and 4 in the California Maison development on Monterey Road between Bernal Way and Metcalf Road. There is a proposed noise barrier under Alternative 2. Alternatives 1 and 3 are on viaduct in this area, and the aerial structure design includes a 3-foot-high parapet that would function as a noise barrier to reduce noise levels. Noise mitigation measures for the project are summarized in NV-MM#3, NV-MM#4, NV-MM#5, NV-MM#6, and NV-MM#7. Measures in addition to noise barriers discussed in NV-MM#3 include building sound insulation and noise easements.

### **1635-2408**

The comment requests information on how existing ambient EMF levels compare to project-generated levels and the cumulative effects of EMF exposure.

As summarized in Table 3.5-9 in the Draft EIR/EIS, typical existing ambient magnetic field strengths range from 0.01 mG in very isolated areas, to between 0.1 and 1 mG in most suburban settings, and up to 40 mG in areas with nearby electrical distribution infrastructure, such as substations or transmission lines. HSR-generated levels at the 62 sensitive-receptor sites identified in the study ranged from 0.01 to 150 mG, with an average level of 20mG (refer to Table 3.5-11 in the Draft EIR/EIS). More generally, the magnetic field strength rapidly decreases with increasing lateral distance from the HSR track. The worst-case level (standing at the right-of-way fence line) is 150 mG. At 50 feet away, the level is 20 mG; at 100 feet, the level is 7 mG; and at 200 feet from the fence, the level is 2 mG. At the RSA boundary for this study (500 feet from the project centerline), the predicted level is 0.5 mG. The analysis of EMF exposure in the Draft EIR/EIS compares these modeled EMF levels to the MPE established by IEEE C95.6, which has been formally adopted by the American National Standards Institute. The MPE limits used in the analysis are based on safe, intermittent exposure. The standards used represent the consensus of the medical experts and engineers on the standards committees. While the resulting limits are not a guarantee of absolute safety, they are believed safe based on the available epidemiological studies and research results and were set at 10 to 50 times below the levels at which harmful effects are observed. Based on modeled EMF levels of 110 V/m at 30 feet from the HSR shown in Table 3.5-13 and the whole body MPE of 5,000 V/m adopted as the threshold for analysis (see Table 5.5-7 in the Draft EIR/EIS), the Draft EIR/EIR determined that there would not be a significant permanent health impact to sensitive receptors. Regarding the effects of long-term exposure, repeated exposures are not additive. Therefore, extended periods of exposure would not change the maximum exposure or the conclusions of the Draft EIR/EIS. As explained in the Draft EIR/EIS, studies of animals have concluded that there is inadequate data to indicate that EMF exposure causes cancer in animals (IARC 2002, as cited in Section 3.5 of the Draft EIR/EIS; WHO 2007, as cited in Section 3.5 of the Draft EIR/EIS). The supporting references are provided in Chapter 12, References, of the Draft EIR/EIS. These references discuss in detail how the MPE limits were arrived at and include bibliographies containing many supporting papers and technical reports. A clarification comparing the predicted magnetic field strengths with measured ambient levels has been added to Section 3.5.5.3, Project Impacts, of the Final EIR/EIS.

## Response to Submission 1635 (Karen Uyeda, June 23, 2020) - Continued

### 1635-2409

Between Forsum Road and Menard Drive in San Jose, two homes may be acquired under Alternative 2. No other alternative requires acquisition of these properties. Mitigation measure AVQ-MM#5 calls for the planting of vegetation on land acquired for the project that was not used for the HSR, related supporting infrastructure, or other higher or better use. The Authority would provide for continuous maintenance with appropriate irrigation systems. AVQ-IAMF#2 includes working with local agencies and the community through an aesthetic review process. This would provide an opportunity for input on landscaping the excess property and the necessity of appropriate fencing to prevent dumping or other misuse of the properties in question.

### 1635-2410

Please note that your comment did not include the exact location of your home. It is likely that Alternatives 1 and 3 both feature an aerial alignment that is likely in the vicinity of your residence. It is likely, due to the height of the structures, that they would be visible from your home. Alternatives 2 and 4 are at grade. If your backyard is fenced to the faces west, it is likely you would see very little of either of those HSR project alternatives., because the angle of the view over the assumed fence, and distance across Monterey Highway to the HSR alignments, would limit your view to possibly the tops of the OCS poles supporting the wires that power the trains, as noted in the comment.

KVP 14 shows simulations of the various HSR alternatives from the east sidewalk of Monterey Highway near Edenvale Drive. The views are typical of what would be seen from viewers with a direct view of the HSR, including potential aerial structures, fencing, OCS, roadway reconfiguration, and landscaping mitigations. The simulations are similar to what the alternatives would look like along Monterey Highway in your area. While not the same situation as you describe for your view, KVP 15 on Avenida Rotella is likely due west of your location. It shows what Alternatives 1 and 3, on aerial structures could look like, and how Alternatives 2 and 4, running at grade, would not be visible. While the view is from the middle of the street and not within a home or backyard, the HSR is much closer to these homes that back up onto the existing UPRR/Caltrain railway than homes that are separated from the railway by Monterey Highway. Please refer to the discussion of Impact AVQ#6 in Section 3.16.6.2, Impacts on Visual Quality, Including Scenic Vistas, of the Draft EIR/EIS and its mitigation (mitigation measures AVQ-MM#3 and AVQ-MM#4 in Section 3.16.7, Mitigation Measures, of the Draft EIR/EIS). They cover the impacts you are likely to experience under each alternative.



## Response to Submission 1635 (Karen Uyeda, June 23, 2020) - Continued

### 1635-2411

As described in Impact PUE#10, the design of the project would include on-site stormwater management facilities, which would capture runoff and provide treatment prior to discharge (HYD-IAMF#1). Stormwater management practices and measures as well as permeable surfaces to retain or detain and treat stormwater on-site would also be incorporated into the design of the project (HYD-IAMF#3). Permanent impacts on drainage patterns and stormwater runoff are discussed Section 3.8, Hydrology and Water Resources, in Impact HYD#2.

### 1635-2412

Operating the HSR system, including the San Jose to Merced alternatives, would require electrical energy from the statewide electricity grid. To ensure that projected power demands are met, a transmission study was undertaken by PG&E and reviewed by the Authority in 2016. This study determined that, in order to meet this demand, network upgrades would be required, which would fall into two potential electrical infrastructure categories: (1) interconnection facilities proposed to be designed and constructed by the Authority that would connect the HSR to the statewide electrical grid and (2) network facilities owned by PG&E that would require upgrades to existing facilities to ensure the availability of reliable electric service to meet the HSR system electrical demand. This infrastructure would be specifically designed to accommodate the existing and planned electrical load growth produced by the HSR project.

To meet the projected power demands, in relation to the project alternatives, network upgrades would be made to existing PG&E infrastructure in Santa Clara, San Benito, and Merced Counties, which would include new interconnections, traction power substations (TPSS), and switching and paralleling stations that would be connected to the TPSS. All network upgrades would be implemented pursuant to California Public Utilities Commission General Order 131-D.

Figures 3.6-11 through Figure 3.6-15 in Section 3.6, Public Utilities and Energy, of the Draft EIR/EIS illustrate the four alignments as well as electrical interconnections and network upgrades that would be constructed as part of the project alternatives, extending from Scott Boulevard in the city of Santa Clara in Santa Clara County, south to the city of Gilroy in Santa Clara County, and east to Carlucci Road in Merced County.

Appendix 2-F, PG&E Network Upgrades, in Volume 2 of the Draft EIR/EIS contains background information and a more detailed description of these components. For purposes of analysis, each TPSS proposed for the HSR system has been assigned a site number. For Alternatives 1 through 3, three TPSSs, designated Site 3 (San Jose), Site 4 (Gilroy), and Site 5 (O'Neill, in Gustine), would require interconnection to PG&E's transmission network. For Alternative 4, two TPSSs, designated Site 4 and Site 5, would require interconnection to PG&E's network. The Site 3—San Jose TPSS would not be required because equipment installed as part of the Peninsula Corridor Electrification Project would be used due to the blended alignment under Alternative 4.

Analysis was also conducted by California Energy Commission to determine if the capacity of the statewide electric grid would be able to meet the needs of the HSR system, including demand forecasting. The Draft EIR/EIS provides information about the

## Response to Submission 1635 (Karen Uyeda, June 23, 2020) - Continued

### 1635-2412

HSR system energy demand in Table 3.6-17, allowing utility providers to consider this information in their own demand forecasts. Energy consumption for 2040 is estimated to be 172,495 million British thermal units (MMBtu) per year under the medium ridership scenario and 189,745 MMBtu per year under the high ridership scenario for all project alternatives, which represents between 0.16 and 0.18 percent of the 2015 statewide electricity consumption. The Authority has adopted a goal to purchase 100 percent of the HSR system's power from renewable energy sources. An industry survey in April 2013 indicated that there is sufficient renewable energy capacity to meet the system demand; therefore, there will be sufficient renewable capacity to meet the HSR project's demand. Additionally, the state of California is committed to having all future electric generation capacity be from renewable sources, per the 100 Percent Clean Energy Act and Renewables Portfolio Standard Program.

Furthermore, demand for, or interruption of, electric power to the HSR system would not affect the availability of electric power to residential and commercial customers outside of the HSR system since the California Public Service Commission and California Energy Commission are responsible for ensuring adequate electric generating and transmission capacity for the state of California, including the electric demand impacts of the HSR. Therefore, no impacts on the supply of electrical power to existing or anticipated future users would be anticipated.

### 1635-2413

The comment requests clarification of measures to avoid train derailment during operations due to natural disasters, such as an earthquake. The comment also requests clarification of barriers that would be installed between train tracks and vehicular traffic and residences. As noted in Section 3.9.6, Environmental Consequences, of the Draft EIR/EIS, the project would incorporate a ground rupture early warning system, motion sensing instruments, and a train control system to shut down operations during or after a significant earthquake (GEO-IAMF#6 and GEO-IAMF#8). The train system would be inspected for damage and then returned to service or repaired, if necessary (GEO-IAMF#8). Implementation of these features before and during project operations would avoid increasing exposure of people or structures to potential loss of life, injuries, or destruction beyond what they are exposed to currently due to seismic ground shaking.

### 1635-2414

Please refer to SS-IAMF#3 in the Draft EIR/EIS that discusses the Authority's hazard management program, which includes the identification of hazards, assessment of associated risk, and application of control measures (mitigation) to reduce the risk to an acceptable level. This hazard management program includes a PHA and TVA.

### 1635-2415

For outreach conducted prior to detailed assessments of the project alternatives, please refer to Chapter 9, Public and Agency Involvement, of the Draft EIR/EIS. Specifically, please refer to Section 9.2, Public and Agency Scoping (2009-2010), Section 9.3, Alternatives Analysis Process (2010-2016), and Section 9.4, Further Outreach, Consultation, and Alternatives Refinement (2016-2019), of the Draft EIR/EIS.

The figure in the notice of availability is intended to be an overview of the project. For more detailed figures and graphics, please refer to either Chapter 2, Alternatives, or Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record, of the Draft EIR/EIS. In addition, please refer to the Executive Summary of the Draft EIR/EIS for a condensed summary of the environmental document.

## Submission 2065 (Linda Uyeda, June 23, 2020)

<b>San Jose - Merced - RECORD #2065 DETAIL</b>		2065-932	
<b>Status :</b>	Unread		
<b>Record Date :</b>	6/26/2020		
<b>Submission Date :</b>	6/23/2020		
<b>Interest As :</b>	Individual		
<b>First Name :</b>	Linda		
<b>Last Name :</b>	Uyeda		
<b>Stakeholder Comments/Issues :</b>		2065-933	
Hi Ricci,			Where is drainage discussed? The existing drainage systems on Monterey Road are sometimes inadequate and are not able to handle intense rain events and ponding on the road occurs. How will drainage of the project ROW be addressed so that it will not negatively affect the existing drainage systems such that conditions on Monterey Road are impacted?
Nice speaking with you earlier.			
See following questions regarding the draft EIR that is out for public review.			
2065-926	1. Alternatives 1, 2 and 3 I understand that the Authority has selected Alt. 4 as the preferred project. However, I would like to see detailed maps showing the other three alternatives in the section between Metcalf Road and Bernal Road. Where are these located?	2065-934	5. Safety Trains are expected to travel in excess of 100 mph. What features will be employed to ensure the train does not derail during a) normal operations (due to obstructions on tracks)? b) a disaster, for example, an earthquake?
2065-927	It appears that all alternatives follow the same alignment (i.e. are located in the Monterey Rd corridor). If so, then each of the alternatives are really just design options and not truly project alternatives. This is a major deficiency in the project alternatives identification phase. Why did the Authority constrain itself to only one alignment? For example, why wasn't US 101, the other major north-south transportation corridor, considered?	2065-935	6. Security What security features will be put in place to prevent criminal activity such as vandalism, tampering and destruction of HSR facilities that could affect safe operation of HSR? For example, the typical cross-section on Drawing TT-D4010 shows the fence along the right of way to be relatively low and an individual could easily scale a fence. Where is this addressed in the document?
2065-928	2. Soundwall This may be answered in the response to #1 above. Do any of the alternatives include a soundwall for the section identified above? If not, why not?		7. Affect on Local Electrical Service Is the power that is required to operate the system tied into the local electrical grid? If so, how is local power supply to residents in the area affected in the event of a power interruption? Is HSR given a priority to limited electrical supplies? Where is this addressed in the document?
2065-929	3. Impact to Existing Rail Transportation How will CalTrain and UPRR operations be affected by the project? Will timing of UPRR operations change? Will this result in consequential environmental impacts? For example, will there be more night-time UPRR traffic and what noise, vibration and quality of life impacts will this have on those residents living in close proximity to the project? Where is this identified and addressed in the document?		I will wait to hear back before submitting my comments on the draft EIR.
2065-930	4. Environmental Impacts Where can I find a comparison (both quantitative and qualitative) between ambient/ existing conditions (noise, vibration) and a) during the construction phase? b) during ongoing operation and maintenance?		Thanks, Karen
2065-931	Where can I find an assessment as to how the increased noise and vibration impacts from the project (magnitude, frequency, times of day/night) will affect a) quality of life of residents living in close proximity to the project? b) structural integrity of homes located in close proximity to the project?		

## Response to Submission 2065 (Linda Uyeda, June 23, 2020)

### 2065-926

The comment noted detailed maps for Alternatives 1, 2, and 3 are not available. Please refer to Volume 3, Preliminary Engineering for Project Design Record.

### 2065-927

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations.

### 2065-928

The results of the noise impact assessment indicate a noise impact would occur under Alternatives 2 and 4 in the California Maison development on Monterey Road between Bernal Way and Metcalf Road. There is a proposed noise barrier under Alternative 2. Alternatives 1 and 3 are on viaduct in this area, and the aerial structure design includes a 3-foot-high parapet that would function as a noise barrier to reduce noise levels.

### 2065-929

Regarding HSR project effects on Caltrain, Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS analyzes the effects on Caltrain service under Impacts TR#11, TR#15, and TR#16. While HSR project construction would have some temporary disruption on Caltrain service, these disruptions would be short in duration. HSR operations would affect Caltrain service schedules but not in such a way that there would be significant delays to Caltrain service or the inability to operate regular (“clock-face”) schedules. The HSR project would not result in changes in the timing of Caltrain service. The HSR project is projected to actually increase Caltrain ridership.

Regarding HSR project effects on freight, Section 3.2 of the Draft EIR/EIS analyzes the effects on freight service under Impacts TR#20 and TR#21. While HSR project construction would have some temporary disruption on freight service, these disruptions would be short in duration. HSR operations would not affect freight service south of Control Point Coast (near the Santa Clara Caltrain Station) because freight would continue to operate on separate dedicated track from HSR service and freight would maintain its service conditions as under No Project conditions. For locations north of the Santa Clara Caltrain Station, as discussed under Impact TR#20 in Section 3.2 of the Draft EIR/EIS, freight currently operates primarily at night but would not be able to operate during peak hours due to the frequency of HSR and Caltrain operations during peak hours. Thus, freight would be more constrained to the hours between midnight and 5 a.m., which is the period dedicated to freight operations under current trackage right agreements. The project noise and vibration analysis in the EIR/EIS (see Section 3.4, Noise and Vibration) takes into account existing and future passenger and freight operations at night and throughout the day, so that the analysis includes the effect of Caltrain, HSR, and freight trains on noise levels throughout the project corridor.

### 2065-930

Please refer to Tables 5-10 through 5-13 in Appendix 3.4-A, Noise and Vibration Technical Report (located in Volume 2, Technical Appendices, of the Draft EIR/EIS), for details of the noise assessment results during project operations, including existing and future noise levels. Tables 5-28 through 5-31 include similar details for vibration during project operations. Table 5-4 includes details of the noise levels during construction.

## Response to Submission 2065 (Linda Uyeda, June 23, 2020) - Continued

### 2065-931

Please refer to Impact NV#2 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS for more information about noise effects from train operations.

Please refer to Impact NV#10 in Section 3.4, Noise and Vibration, of the Draft EIR/EIS for information about vibration effects from train operations, which confirms that there would be no building damage impacts due to vibration from project operations. Impact NV#9 discusses the potential for building damage from construction vibration at locations within 50 feet of pile driving.

### 2065-932

Impacts HYD#4 through HYD#6 analyze surface water drainage in Section 3.8, Hydrology and Water Resources. Each alternative is designed to maintain existing surface water hydrology (including drainage patterns) and to provide additional stormwater capacity where needed to accommodate the additional runoff created by the project. HYD-IAMF#1 requires that each receiving stormwater system's capacity to accommodate project runoff will be evaluated and additional capacity would be provided to meet design standards in the Authority's Technical Memorandum 2.6.5 Hydraulics and Hydrology Guidelines. During the detailed design phase, the design-build contractor would prepare drainage plans and a drainage report. The drainage report would contain the detailed information requested, including modifications and impacts on existing drainage systems, entirely new drainage systems, and calculations used to develop the drainage design. Additionally, the Authority will work with the local government agencies and utilities to coordinate work on or affecting drainage, including non-HSR projects to improve drainage on Monterey Road.

### 2065-933

The comment requests clarification of measures to avoid train derailment during operations due to obstructions on tracks or natural disasters, such as an earthquake. SS-IAMF#4 in Section 3.11, Safety and Security, of the Draft EIR/EIS includes hazard management for application of control measures to reduce risks. This includes threat and vulnerability assessments to establish provisions for the deterrence and detection of, as well as the response to, criminal and terrorist acts for rail facilities and system operations. Provisions include right-of-way fencing, intrusion detection, security lighting, security procedures and training, and closed-circuit televisions. Intrusion-detection technology could also alert to the presence of inert objects, such as toppled tall structures or derailed freight trains, and stop HSR operations to avoid collisions. As noted in Section 3.9.6, Environmental Consequences, of the Draft EIR/EIS, the project would incorporate a ground rupture early warning system, motion sensing instruments, and a train control system to shut down operations during or after a significant earthquake (GEO-IAMF#6 and GEO-IAMF#8). The train system would be inspected for damage and then returned to service or repaired, if necessary (GEO-IAMF#8). Implementation of these features before and during project operations would avoid increasing exposure of people or structures to potential loss of life, injuries, or destruction beyond what they are exposed to currently due to seismic ground shaking.

## Response to Submission 2065 (Linda Uyeda, June 23, 2020) - Continued

### 2065-934

Law enforcement along the HSR system would be a necessary and important element of operations. The security force could be provided through arrangements with local law enforcement agencies; by private, off-site vendors; an HSR-dedicated on-site security force; or any combination of the aforementioned. When combined with law enforcement patrol, the TVAs performed by the contractor and the resulting design that would include safety features would minimize the potential for criminal and terrorist activity and the potential for human intrusion. In addition, system security plans address design features intended to maintain security at the HSR stations, within the track right-of-way, at stations, and onboard trains. Security screening at stations would be subject to the TSA. Those requirements have not been determined at this time, and may change over time as TSA policies evolve.

Section 2.4.1, System Design Performance, Safety, and Security, of the Draft EIR/EIS explains that HSR operations would follow safety and security plans developed by the Authority in cooperation with FRA.

Please refer to SS-IAMF#2, provisions of which include consideration of four basic principles of crime prevention through environmental design during station design and site planning and implementation of fire/life safety and security programs that promote fire and life safety and security in system design, construction, and implementation. Please refer to SS-IAMF#3, provisions of which include right-of-way fencing.

### 2065-935

Operating the HSR system, including the San Jose to Merced alternatives, would require electrical energy from the statewide electricity grid. To ensure that projected power demands are met, a transmission study was undertaken by PG&E and reviewed by the Authority in 2016. This study determined that, in order to meet this demand, network upgrades would be required, which would fall into two potential electrical infrastructure categories: (1) interconnection facilities proposed to be designed and constructed by the Authority that would connect the HSR to the statewide electrical grid and (2) network facilities owned by PG&E that would require upgrades to existing facilities to ensure the availability of reliable electric service to meet the HSR system electrical demand. This infrastructure would be specifically designed to accommodate the existing and planned electrical load growth produced by the HSR project.

To meet the projected power demands, in relation to the project alternatives, network upgrades would be made to existing PG&E infrastructure in Santa Clara, San Benito, and Merced Counties, which would include new interconnections, traction power substations (TPSS), and switching and paralleling stations that would be connected to the TPSS. All network upgrades would be implemented pursuant to California Public Utilities Commission General Order 131-D.

Figure 3.6-11 through Figure 3.6-15 in Section 3.6, Public Utilities and Energy, of the Draft EIR/EIS illustrate the four alignments as well as electrical interconnections and network upgrades that would be constructed as part of the project alternatives, extending from Scott Boulevard in the city of Santa Clara in Santa Clara County, south to the city of Gilroy in Santa Clara County, and east to Carlucci Road in Merced County. Appendix 2-F, PG&E Network Upgrades, in Volume 2 of the Draft EIR/EIS contains background information and a more detailed description of these components. For purposes of analysis, each TPSS proposed for the HSR system has been assigned a site number. For Alternatives 1 through 3, three TPSSs, designated Site 3 (San Jose), Site 4 (Gilroy), and Site 5 (O'Neill, in Gustine), would require interconnection to PG&E's transmission network. For Alternative 4, two TPSSs, designated Site 4 and Site 5, would require interconnection to PG&E's network. The Site 3—San Jose TPSS would not be required because equipment installed as part of the Peninsula Corridor Electrification Project would be used due to the blended alignment under Alternative 4.

Analysis was also conducted by California Energy Commission to determine if the capacity of the statewide electric grid would be able to meet the needs of the HSR system, including demand forecasting. The Draft EIR/EIS provides information about the

## Response to Submission 2065 (Linda Uyeda, June 23, 2020) - Continued

### 2065-935

HSR system energy demand in Table 3.6-17, allowing utility providers to consider this information in their own demand forecasts. Energy consumption for 2040 is estimated to be 172,495 million British thermal units (MMBtu) per year under the medium ridership scenario and 189,745 MMBtu per year under the high ridership scenario for all project alternatives, which represents between 0.16 and 0.18 percent of the 2015 statewide electricity consumption. The Authority has adopted a goal to purchase 100 percent of the HSR system's power from renewable energy sources. An industry survey in April 2013 indicated that there is sufficient renewable energy capacity to meet the HSR project's demand. Additionally, the state of California is committed to having all future electric generation capacity be from renewable sources, per the 100 Percent Clean Energy Act and Renewables Portfolio Standard Program.

Furthermore, demand for electric power to the HSR system would not affect the availability of electric power to residential and commercial customers outside of the HSR system. The California Public Service Commission and California Energy Commission are responsible for ensuring adequate electric generating and transmission capacity for the state of California, including the electric demand impacts of the HSR. Therefore, no impacts on the supply of electrical power to existing or future users would be anticipated.



## Submission 1366 (Omer Uyklu, June 12, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1366 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/12/2020  
**Submission Date :** 6/12/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Omer  
**Last Name :** Uyklu

**Stakeholder Comments/Issues :**

1366-192

We dont want noise pollution close to our house.

## Response to Submission 1366 (Omer Uyuklu, June 12, 2020)

### 1366-192

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

## Submission 1804 (Alice Vales, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1804 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Alice  
**Last Name :** Vales

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1804-4656 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1804-4657 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1804-4658 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1804-4659 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1804-4660 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Alice Vales  
 6217 Dovetail Ct San Jose, CA 95135-2201  
 avales777@gmail.com

## Response to Submission 1804 (Alice Vales, June 23, 2020)

### **1804-4656**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1804-4657**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1804-4658**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1804-4659**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1804-4660**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1805 (Darlene Vales, June 23, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1805 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Darlene  
**Last Name :** Vales

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1805-4661 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1805-4662 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1805-4663 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1805-4664 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1805-4665 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Darlene Vales  
 6225 Running Springs Rd San Jose, CA 95135-2217  
 dvales@ymail.com

## Response to Submission 1805 (Darlene Vales, June 23, 2020)

### **1805-4661**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1805-4662**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1805-4663**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1805-4664**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1805-4665**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1562 (Johanna van de Woestijne, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1562 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Johanna  
**Last Name :** van de Woestijne

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1562-4001 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1562-4002 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1562-4003 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1562-4004 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1562-4005 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Johanna van de Woestijne  
 13840 Ciceroni Ln Los Altos Hills, CA 94022-3414  
 johannacalifornia@gmail.com



## Response to Submission 1562 (Johanna van de Woestijne, June 22, 2020)

### **1562-4001**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1562-4002**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1562-4003**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1562-4004**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1562-4005**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1625 (Virginia Van Kuran, June 24, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1625 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Virginia  
**Last Name :** Van Kuran

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1625-4246 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1625-4247 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1625-4248 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1625-4249 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1625-4250 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Virginia Van Kuran  
 879 Garland Dr Palo Alto, CA 94303-3606  
 virginia@vankuran.com

## Response to Submission 1625 (Virginia Van Kuran, June 24, 2020)

### **1625-4246**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1625-4247**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1625-4248**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1625-4249**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1625-4250**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1952 (Miguel Vargas, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1952 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Miguel  
**Last Name :** Vargas

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1952-5236 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1952-5237 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1952-5238 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1952-5239 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1952-5240 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Miguel Vargas  
193 Cleveland Ave Apt 6 San Jose, CA 95128-1849  
miguel5475@gmail.com

## Response to Submission 1952 (Miguel Vargas, June 22, 2020)

### 1952-5236

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1952-5237

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1952-5238

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1952-5239

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1952-5240

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1588 (B Venkatesh, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1588 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** B  
**Last Name :** Venkatesh

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1588-4116 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1588-4117 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1588-4118 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1588-4119 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1588-4120 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
B Venkatesh  
173 Spindrift Rd Carmel, CA 93923-9775  
bren\_tv@yahoo.com

## Response to Submission 1588 (B Venkatesh, June 22, 2020)

**1588-4116**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

**1588-4117**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

**1588-4118**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

**1588-4119**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

**1588-4120**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1604 (Alie Victorine, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1604 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Alie  
**Last Name :** Victorine

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1604-5832 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1604-5833 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
1604-5834 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy. We have  
walked these lands, we know the wildlife depend on this area to survive in our metropolis. We have fought long  
and hard to protect it. Please make sure your actions dont upset this fragile balance we have created.
- 1604-5835 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1604-5836 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1604-5837 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Alie Victorine  
569 Hornbeam Way San Jose, CA 95111-2333  
aliea58@yahoo.com

## Response to Submission 1604 (Alie Victorine, June 22, 2020)

### **1604-5832**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1604-5833**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1604-5834**

The comment is noted and does not indicate any specific concern regarding any of the conclusions in the Draft EIR/EIS.

### **1604-5835**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1604-5836**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1604-5837**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1282 (Eugene Vierra, April 28, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1282 DETAIL

Status : Completed  
Record Date : 5/18/2020  
Submission Date : 4/28/2020  
Interest As : Individual  
First Name : Eugene  
Last Name : Vierra  
Attachments : SJM-1282\_Vierra\_Letter\_05182020\_Original.pdf (937 kb)  
SJM-1282\_Vierra\_Response.pdf (916 kb)

#### Stakeholder Comments/Issues :

The stakeholder expressed concerns about property impacts to his ranch. He invited Authority staff to visit the property and discuss the matter further.

T0: California High Speed Rail

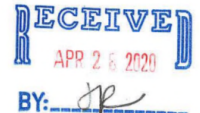
DATE: April 23, 2020

To: Larry Belluci

77 "L" Street – Suite 800,  
Sacramento, CA 95814

AND: Dave Shopak

Ca. High Speed Rail Authority  
Northern California Regional Office - Suite 300  
100 Paseo de San Antonio  
San Jose, CA 95113



From: Eugene J. Vierra - Current Land Owner

RE: High Speed Rail Route

1282-48

Approximately 4 months ago in my home in Los Banos a meeting was held with 3 members of the CA. High Speed Rail. Also present were my 7 tenants of the ranch. Three of the tenants are occupants of homes and two are agricultural tenants of the farm land. The home tenants are very low income agricultural workers. One of the tenants is a grandmother who resides there with her husband who has lung cancer. Three of her grandchildren also live on the property with their grandparents. They have been residents of the property for 45 years, following the death of my mother. This property is situated along Fahey Road and contains approximately 3/4 of an acre of land. There is a 3 bedroom house with an office/sewing room. It also has a kitchen, washroom and also a two-car garage and wood shop. This property also contains a domestic water well. It also has central air and central heat. The house also has a basement. The tenants have been at this residence for 45 years and consider this their home. Because of their low income and the husband's cancer, they could not afford to find another residence for themselves and their grandchildren. If there is any element of compassion by the High Speed

## Submission 1282 (Eugene Vierra, April 28, 2020) - Continued

Rail, this situation fits that definition. I was told this by a representative at the first meeting of HSR in Los Banos that HSR can use compassion regarding disturbing people from their residences.

The Ranch also contains 2 other residences for low-income agricultural and construction workers. These two residences contain the following: Central air and heat, septic tank for each house, leech lines for each house and a separate domestic well for the two houses. Also on this property is an old Grade B milk barn. It is the only remaining one in California of this style. These two tenants also would also qualify for compassionate consideration.

At the end of our meeting at my home in Los Banos, it was clearly understood that in January you would contact my brother, Lloyd Vierra to view the ranch premises. These tenants have occupied the 3 ranch houses for a total of 75 years.

A HSR line across this property would literally destroy the liveability of the 3 residential properties and the use of the agricultural tenants. Therefore, I encourage you to make an appt. with my brother, Lloyd, to consider alternative routes. Because of my medical condition I must rely on my brother to perform this task for me. He can also review with you the obstacles which exist on the currently proposed route.

You should not simply rely on a pencil drawing on a map without viewing the premises. The proposed route through the central valley is far different and much more destructive to the land owners and the businesses along Highway 99. As outlined in a previous letter, my grandfather purchased this land prior to 1909. Therefore it has been in the family in excess of 100 years. All of my siblings and I were born at home using my grandmother as a mid-wife. My DNA is still located on the property, and our footsteps are still there. The Ranch was


used for many gatherings and family reunions. Because of this attachment, it is impossible to separate and abandon an emotional attachment to this land. All the nieces and nephews and grandchildren have very strong feelings about the gatherings at Grandma and Grandfather's house.

My brother and I invite you to come out and view the premises, walk the grounds and talk to the tenants. I hope your better angels can convince you to do so.

It is important that you have Lloyd with you to point out the obstacles that exist to the construction of any route through the ranch. In addition to the residences and farm land, the ranch also includes an agricultural drainage ditch along Fahey Road South. Also there is an easement from Fahey Road South to the back portion of the ranch which contains a concrete irrigation ditch for surrounding lands. CCID uses this easement to repair this concrete ditch for landowners.

In recent conversations with my brother Lloyd, he mentioned the possibility of going to Woolgrowers in Los Banos for lunch and discussion. Because of the virus I recommend that we meet at our home (909 Madison). We will not be disturbed by any external noises. My home is always available and I offer it as a place for private discussion. (I will arrange lunch).

Yours Very Truly,

  
Eugene J. Vierra

Contact info for Lloyd Vierra  
68 Linden Ave.  
Gustine, CA 95322  
Home phone: 209.854.2178  
Cell phone: 209.609.7504

1282-49



## Submission 1282 (Eugene Vierra, April 28, 2020) - Continued



May 12, 2020

Mr. Eugene J. Vierra  
909 Madison Avenue  
Los Banos, CA 93635

Dear Mr. Vierra:

We send this letter to you in response to your letter of April 23, 2020, and your kind invitation to visit the ranch on Fahey Road. Since our meeting at your home on December 16, 2019, high-speed rail project staff has been fully assigned to the priority deadline of publishing the Draft Environmental Impact Report / Environmental Impact Statement for the San Jose to Merced project. We had hoped to schedule our next visit after this important milestone. However, travel related to project fieldwork has been curtailed by state and county COVID-19 shelter-in-place directives. Until we can meet with you in Los Banos, please tell us if you would like to schedule a teleconference call for further discussion.

We acknowledge the information about your property and tenants. The Authority attempts to minimize impacts to property owners, but there may be constraints to this based on project needs. When a partial or full acquisition of a property is required for the HSR project, the appraiser assigned looks at specific impacts to the property including business/farm operations, damages to property and cost-to-cure work. Mitigation measures are taken to address these items, wherever possible. Necessary work to relocate or replace facilities such as drainage canals are considered where feasible. When this is not possible, payment of damages is considered in the appraisal. This is addressed on a case-by-case basis considering the specific property acquisition and impacts of the acquisition. Any other potential property impacts that you or your brother Lloyd Vierra can point out, will be taken into consideration and can be provided to an appraiser prior to appraisal work beginning.

Over the past weeks, Dave had several telephone conversations with your brother to discuss the ranch and nearby properties, and Mr. Vierra's ideas to shift the proposed high-speed rail alignment southward away from your ranch property. Mr. Vierra asked Dave to consult with Julian Bratina, the engineering manager for the project, to evaluate Mr. Vierra's suggestion to keep the high-speed rail alignment south of Fahey Road and the cannery at Volta, south of the CCID pond east of the Main canal, along a line closer to the San Luis Wasteway. Mr. Bratina provided the following information, which Dave sent to Mr. Vierra by e-mail on April 22, 2020:

Mr. Eugene J. Vierra  
Page 2  
May 12, 2020

"The alignment between Pacheco Pass and Carlucci Road is subject to numerous constraints. The current alignment is the product of years of work identifying these constraints and minimizing impacts to property owners, business and industries, infrastructure, and natural resources.

One of the primary drivers of this alignment is the location the tunnel exit from the mountains. Shifting the tunnel exit any further south of the current location would result in substantial impacts to US Bureau of Reclamation lands, the San Luis Reservoir, the Cottonwood Creek Wildlife Area, Romero Creek and Romero Ranch, the Western Area Power Administration high-voltage electrical transmission lines, the Quinto solar farm, and the California Highway Patrol weigh station. Further deflections southward toward the San Luis drain will risk additional impacts to the National Cemetery, O'Neill Forebay and parklands, and businesses in north Santa Nella. This tunnel exit location is one of the largest boundary constraints when looking at local alignment adjustments in this area, so has been thoroughly scrutinized during design development and impact assessment.

After exiting the long Pacheco Pass tunnel, the other major boundary constraint is to get the alignment to the south side of Henry Miller Road in order to avoid substantial impacts to the state-owned ecological/wildlife areas on the north side of the road, and minimize business, farm, school, private property, roadway and irrigation/drain infrastructure disruptions on the way to connecting with the high-speed rail Central Valley Wye alignment at Carlucci Road. The preferred alignment of the Central Valley Wye east of Carlucci Road is also on the south side of Henry Miller Road.

Between these two primary boundary points, we must design a rail alignment to enable trains to travel continuously at speeds of 220 mph. This design speed requires very large radii to comply with stringent requirements for operational reliability and safety, passenger comfort, and sustainable maintenance. Also, there are several substantial infrastructure works that must be crossed by the high-speed rail alignment, including high-voltage transmission lines, the California Aqueduct and Delta-Mendota Canal, Interstate 5, the Outside and Main CCID canals, the San Luis Drain, the freight rail line at Ingomar Grade, local roads, and additional irrigation and waste canals. The ideal design for these crossings, in order to facilitate construction, minimize maintenance risks, and overall taxpayer expense is to have them as close to a perpendicular angle as possible. A skewed angle crossing can increase capital cost and land impacts, so is a least-favorable configuration that is deployed only after consideration of the associated consequences.

## Submission 1282 (Eugene Vierra, April 28, 2020) - Continued

Mr. Eugene J. Vierra  
Page 3  
May 12, 2020

After years of engineering and analysis of potential impacts, the resulting design is the best alignment possible within these constraints. The High-Speed Rail Authority and project team have strived to minimize impacts of the alignment and will continue to do so as the project continues. Yet, the Vierra property in question along Fahey Road is exactly in the location of the high-speed rail alignment that would minimize substantial impacts to the surrounding area's economy, transportation, industry, and natural resources."

We hope this information is a helpful adjunct to the extensive information about the proposed alignment that is available in the Draft Environmental Impact Report / Environmental Impact Statement. The document and associated information can be obtained from the California High-Speed Rail Authority website, at <https://www.hsr.ca.gov/>. The public review and comment period is an opportunity to tell the Authority your thoughts and recommendations for the record. Please tell us if you have additional questions or would like us to coordinate a teleconference with you and your brother.

Sincerely,



Larry Bellucci  
Senior Right of Way Agent



Dave Shpak  
San Jose to Merced Project Manager

cc: Mr. Boris Lipkin, Northern California Regional Director

## Response to Submission 1282 (Eugene Vierra, April 28, 2020)

### **1282-49**

Please refer to the letter dated May 12, 2020, from Larry Bellucci and Dave Shpak from the Authority for a response to this comment, which is included as an attachment to submission SJM-1282.

### **1282-48**

Please refer to the letter dated May 12, 2020, from Larry Bellucci and Dave Shpak with the Authority for a response to this comment, which is included as an attachment to submission SJM-1282.



## Submission 1940 (Daniel Villaume, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1940 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Daniel  
**Last Name :** Villaume

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1940-5191 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1940-5192 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1940-5193 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1940-5194 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1940-5195 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Daniel Villaume  
 1442 Walnut St Ste A Berkeley, CA 94709-1496  
 powertochangeNOW@yahoo.com

## Response to Submission 1940 (Daniel Villaume, June 22, 2020)

### **1940-5191**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1940-5192**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1940-5193**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1940-5194**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1940-5195**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2062 (Mary Visciglio, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2062 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Mary  
**Last Name :** Visciglio

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2062-5676 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2062-5677 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2062-5678 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2062-5679 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2062-5680 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Mary Visciglio  
 San Francisco, CA 94123  
 mjvisciglio@sbcglobal.net

## Response to Submission 2062 (Mary Visciglio, June 22, 2020)

### **2062-5676**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **2062-5677**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **2062-5678**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **2062-5679**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **2062-5680**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1420 (George Voon, June 21, 2020)

<b>San Jose - Merced - RECORD #1420 DETAIL</b>
--

<b>Status :</b>	Unread
<b>Record Date :</b>	6/21/2020
<b>Submission Date :</b>	6/21/2020
<b>Interest As :</b>	Individual
<b>First Name :</b>	George
<b>Last Name :</b>	Voon

**Stakeholder Comments/Issues :**

1420-209

The new cost estimates are so much different than what was originally promised, that this needs to be looked on as a new project, and submitted to a new vote. The cost is so high that this project needs to stop.

## Response to Submission 1420 (George Voon, June 21, 2020)

### 1420-209

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

## Submission 1474 (Susan Voss, 1950, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1474 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/23/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Susan  
**Last Name :** Voss

**Stakeholder Comments/Issues :**

- 1474-3030 | 1. The San Jose to Merced Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement is INCOMPLETE because costs are listed in 2018 figures. The cost of this project is outrageous and taxpayers have a right to know the most current costs and a projection of final costs that accounts for time delays. How can taxpayers be expected to fund a project that is not accurately and honestly represented?
- 1474-3031 | 2. Best alternative is no project and use of any pledged money for development of local transportation alternatives.
- 1474-3032 | 3. Out of the four alternatives presented in the document, Alternative 4 is the lesser of all evils, but no project is a better alternative.  
Susan Voss



## Response to Submission 1474 (Susan Voss, 1950, June 23, 2020)

### **1474-3030**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The Draft EIR/EIS is based on the best data available at the time the analysis was conducted, which included capital and annual operating cost estimates reported in 2018 dollars.

### **1474-3031**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

### **1474-3032**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment's support for the No Project Alternative, followed by Alternative 4, is noted.

## Submission 1847 (Jessica Waite, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1847 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Jessica  
**Last Name :** Waite

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1847-4831 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1847-4832 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1847-4833 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1847-4834 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1847-4835 | reject the east-of-Gilroy station location.

The high speed rail alignment through Coyote Valley and up through Pacheco Pass puts animals like mountain lions, coyotes, tule elk, deer, and others at further risk. It is critical that we maintain wildlife habitat and, where possible, enhance wildlife movement so that animals can do more than just survive, but also thrive in our region.

Please protect nature so it may be enjoyed by future generations.

Sincerely,  
 Jessica Waite  
 San Jose, CA 95120  
 jessicarwaite@gmail.com

## Response to Submission 1847 (Jessica Waite, June 22, 2020)

### **1847-4831**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1847-4832**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1847-4833**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1847-4834**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1847-4835**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1357 (Janet Walde, June 7, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1357 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 6/9/2020  
**Submission Date :** 6/7/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Janet  
**Last Name :** Walde

**Stakeholder Comments/Issues :**

To Whom it May Concern:

1357-102

I understand that public comment is invited on the proposal outlined in the Draft Environmental Impact Report. I have reviewed the Executive Summary and as a long-time resident of South San Jose, I believe that there are policy issues that require further deliberation.

I support new transportation systems that are planned and executed in a manner that addresses multiple needs. High-Speed Rail (HSR) is designed to move people and commerce long distances. However, I have 2 major areas of concern with the proposal crossing the Pacheco Pass and coming northbound into San Jose.

**HSR between Gilroy and San Jose City Center**

The first issue is the choices being made for the routing of the project from Gilroy into downtown San Jose. Compared to other high speed rail routes I have taken in other countries, this is a very narrow, congested corridor. Geography and development largely dictate the placement of roads and rail systems. That said, mitigation measures should minimize environmental and local transportation impacts. Most major cities have a significant portion of their rail systems underground to avoid disruption to surface traffic. If the planning agencies involved consider future growth, the better option is to avoid subsequent projects to underground part of the route.

1357-103

"Continuous permanent impacts on bus service" is not a "less than significant" situation when left unresolved.

1357-104

HSR has priority over all other travel options. Delays to emergency response should never be an acceptable part of any plan. It is significant and measures to eliminate the problem should be required as a high priority.

1357-105

Noise and vibration disturbances are environmental factors that not only impact quality of life they lower the economic value of property. The problems can be minimized by slower operating speeds in developed areas or under-grounding services as a better solution. Major cities have built subway systems for a long time.

1357-106

Air quality in the South Bay is already a health issue. San Jose and other cities in the region should mandate that private and public transportation meet standards which will realize the region's climate goals in 2020 and beyond. No new projects should compromise the health and safety of people or the environment.

1357-107

San Jose in partnership with other agencies recently designated the Coyote Valley as an important ecological zone. Avoiding disruption and degradation to the environment is essential. Providing wildlife safe passage from west to east by building below-grade corridors has proven to reduce death and injury. Monitoring the effectiveness of such measures is an important part of mitigation and should be inserted into system operating requirements.

1357-108

**HSR between Los Banos and Gilroy**

The second concern is the preservation of special status areas. This is the primary route for vehicular traffic between the San Joaquin and Santa Clara Valley. It is a commute and trucking corridor which is surrounded by wilderness areas. The hills and mountains dictate that tunnels be used as in almost all east-west rail routes up and down the West Coast. This type of construction provides avenues for wildlife to move unimpaired by high-speed traffic of all kinds. It also mitigates electrocution, visual pollution, noise, and vibration.

**Summary**

These comments focus only on the operation side of the HSR system. It is expected that required environmental reviews will address the need to keep historical structures and locations intact; while minimizing environmental impairment and disruption to the extent possible during the construction phase.

This project has significant promise. It is incumbent upon those planning, constructing and operating this HSR system to follow or exceed best practices. The needs of the communities through which the trains will run must be addressed to gain public acceptance and conclude a successful venture.

Janet Walde

## Response to Submission 1357 (Janet Walde, June 7, 2020)

### **1357-102**

Please refer to Figure 2-33 and Table 2-7 in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS for this information. The Draft EIR/EIS evaluates a variety of rail profiles between San Jose and Gilroy including viaduct, at-grade, blended/at-grade, and embankment to account for geography and development. A tunnel was not determined to be a feasible design option through this portion of the project.

### **1357-103**

The comment noted that the Draft EIR/EIS incorrectly identifies continuous permanent impacts on bus service as less than significant. Please refer to Impact TR#13 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the analysis of the impacts of the project on bus services. Please refer to Impact S&S#4 in Section 3.11, Safety and Security, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the analysis of the impacts of the project on emergency vehicle response. Both of these impacts were characterized as significant within the Draft EIR/EIS (i.e., not less than significant).

### **1357-104**

Refer to Standard Response SJM-Response-SS-2: Emergency Vehicle Response Times.

### **1357-105**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process, SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations, SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

### **1357-106**

With respect to consistency with the region's climate goals, the Final EIR/EIS finds that the GHG impacts would be less than significant, which is the correct determination based on the effects analysis and evidence presented in Impact AQ#16 and Impact AQ#17. Long-term operation of the project would result in a net reduction of regional and statewide GHG emissions when compared to 2015 Existing and 2029 and 2040 No Project conditions. Additionally, the HSR project is discussed in CARB's AB 32 scoping plan and 2017 Scoping Plan Update and would help the state attain its long-term GHG reductions goals as identified in AB 32, SB 32, and EO B-55-18. Consequently, the project would not impede the region or state from meeting the statewide climate goals.

### **1357-107**

Impact BIO#43 assesses project impacts on wildlife movement, finding substantial impacts in Coyote Valley, among other places. Mitigation is required, per mitigation measures BIO-MM#76, BIO-MM#77a, BIO-MM#77b, BIO-MM#79, and BIO-MM#80. Of these, most relevant to commenter's concern is BIO-MM#77b, which would be implemented in Coyote Valley, among other places.

### **1357-108**

The comment noted the route between Gilroy and Los Banos must use tunnels to preserve special-status areas, allow wildlife movement, and reduce other effects. Please refer to Figures 2-36 and 2-37 and Table 2-7 in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS for this information. All of the alternatives are mostly the same between Gilroy and Los Banos and are primarily tunnel, aerial, and embankment. Please refer to Section 3.7.7.7, Wildlife Movement, of the Draft EIR/EIS for information about wildlife corridors.

### **1357-109**

The comment is noted and does not raise any issue with any of the conclusions of the Draft EIR/EIS.

## Response to Submission 1357 (Janet Walde, June 7, 2020) - Continued

### 1357-110

The comment supports the project. The comment noted best practices should be used. Please refer to Chapter 2, Alternatives, and its appendices for information about the design standards for the project.

## Submission 1510 (Dianna Wallace, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1510 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Dianna  
**Last Name :** Wallace

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1510-3796 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1510-3797 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1510-3798 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1510-3799 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1510-3800 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Dianna Wallace  
1916 Bean Creek Rd Scotts Valley, CA 95066-3324  
diannaw62@gmail.com



## Response to Submission 1510 (Dianna Wallace, June 22, 2020)

### **1510-3796**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1510-3797**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1510-3798**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1510-3799**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1510-3800**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1530 (Terri Warden, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1530 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Terri  
**Last Name :** Warden

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1530-5763 | TThe High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1530-5764 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1530-5765 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1530-5766 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1530-5767 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Terri Warden  
 937 Delaware Ave Santa Cruz, CA 95060-6403  
 terriwarden55@gmail.com

## Response to Submission 1530 (Terri Warden, June 22, 2020)

### **1530-5763**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1530-5764**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1530-5765**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1530-5766**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1530-5767**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1717 (Sandi Watson, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1717 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Sandi  
**Last Name :** Watson

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1717-4391 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1717-4392 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1717-4393 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1717-4394 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1717-4395 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Sandi Watson  
416 W North Ave Apt 31 Lompoc, CA 93436-4043  
sandi4pawz@gmail.com

## Response to Submission 1717 (Sandi Watson, June 23, 2020)

### 1717-4391

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1717-4392

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1717-4393

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1717-4394

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1717-4395

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1890 (Jennifer Webb, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1890 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Jennifer  
**Last Name :** Webb

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1890-4996 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1890-4997 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1890-4998 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1890-4999 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1890-5000 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Jennifer Webb  
 912 Capitola Ave Apt 4 Capitola, CA 95010-2122  
 jenaekane@hotmail.com

## Response to Submission 1890 (Jennifer Webb, June 22, 2020)

### **1890-4996**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1890-4997**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1890-4998**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1890-4999**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1890-5000**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1972 (Cheryl Weiden, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1972 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Cheryl  
**Last Name :** Weiden

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1972-5316 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1972-5317 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1972-5318 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1972-5319 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1972-5320 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Cheryl Weiden  
91 Solana Dr Los Altos, CA 94022-2327  
weidenc@gmail.com

## Response to Submission 1972 (Cheryl Weiden, June 22, 2020)

### **1972-5316**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1972-5317**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1972-5318**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1972-5319**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1972-5320**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2039 (Robert Weissburg, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2039 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Robert  
**Last Name :** Weissburg

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2039-5581 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2039-5582 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2039-5583 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2039-5584 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2039-5585 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Robert Weissburg  
 1601 Molitor Rd Belmont, CA 94002-3715  
 rpdubya@gmail.com

## Response to Submission 2039 (Robert Weissburg, June 22, 2020)

### 2039-5581

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 2039-5582

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 2039-5583

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 2039-5584

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 2039-5585

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1884 (Russell Weisz, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1884 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Russell  
**Last Name :** Weisz

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1884-4966 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1884-4967 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1884-4968 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1884-4969 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1884-4970 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Russell Weisz  
 319 Laguna St Santa Cruz, CA 95060-6109  
 russweisz@baymoon.com

## Response to Submission 1884 (Russell Weisz, June 22, 2020)

### **1884-4966**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1884-4967**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1884-4968**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1884-4969**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1884-4970**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1223 (Paul Welka, April 30, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1223 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 4/30/2020  
**Affiliation Type :** Individual  
**Submission Date :** 4/30/2020  
**Interest As :** Individual  
**Submission Method :** Project Email  
**First Name :** Paul  
**Last Name :** Welka  
**Business/Organization :**  
**EIR/EIS Comment :** Yes

**Stakeholder Comments/Issues :**

1223-5

I am a lifelong resident of Santa Clara County and I currently live in Gilroy. Having studied the history of public transportation in the Bay Area, and having used public transportation all over the world, there's something I've observed: public transit is only successful when it gives people a viable alternative to driving a car. I think it is essential for high speed rail to follow existing railroad right-of-way as much as possible and connect with it at existing hubs, including the Gilroy Transit Center in downtown Gilroy (a hub with connectivity to Caltrain, VTA, Monterey-Salinas Transit, and San Benito County Transit). I'm concerned that the alternative alignment, east of Gilroy as shown in the Environmental Report, has two significant problems: 1) It is further away from the population center and 2) It would bypass downtown Gilroy and miss the opportunity to connect to existing (and future) rail service from that hub.

Thank you.

Paul Welka  
7570 Prestwick Court  
Gilroy, CA 95020

paulwelka@gmail.com  
(408) 607-5440



## Response to Submission 1223 (Paul Welka, April 30, 2020)

### 1223-5

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

The Gilroy Transit Center is the downtown station for Alternatives 1, 2, and 4. Alternative 3 would bypass the downtown station and provide a new station east of downtown Gilroy. Table 2-3 provides the reasoning for carrying forward the Viaduct to East Gilroy design option including visual, traffic, and noise effects, property acquisition, cultural resources, and floodplain concerns.

## Submission 1392 (Matt Wendt, June 18, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1392 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/18/2020  
**Submission Date :** 6/18/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Matt  
**Last Name :** Wendt

**Stakeholder Comments/Issues :**

1392-454

This is a public comment against the high speed rail project in general, but specifically to the EIR as it relates to Morgan Hill, CA. I understand the preferred route for HSR through Morgan Hill is through downtown Morgan Hill and through the middle of our town. This will create a great safety risk and visual/noise nuisance with the estimated 14 trains coming through per hour and CAL-Trans trains already running. In addition, it will ruin our historical heritage of Villa Mira Monte. It will literally ruin Morgan Hill and cannot be tolerated. We will do everything possible to fight this attempt to bulldoze through our town.

If the scam of the bullet train must be planned at all through Morgan Hill, it must go along the 101 freeway rather than the center of our community.

Matthew Wendt, Esq.

Sent from my iPhone

## Response to Submission 1392 (Matt Wendt, June 18, 2020)

### 1392-454

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-2: Project-Specific Alternatives Considerations.

Thank you for your comment. For a detailed analysis of impacts related to community character and cohesion, please refer to Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS. For an analysis of impacts related to access for emergency vehicles, please refer to Section 3.11, Safety and Security, of the Draft EIR/EIS.

## Submission 1469 (Denise Weyl, Ms., June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1469 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/23/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Denise  
**Last Name :** Weyl

**Stakeholder Comments/Issues :**

- 1469-3251 | Hello. I live in Morgan Hill, CA, which as you know, is a great example of a small unique community that has redeveloped itself into a vital and thriving town with a happening downtown. I am writing because I have huge concerns about the entire High Speed Rail project, that seems more about creating jobs than creating a viable, workable, reasonable, and well planned rail system that will truly be used by the citizens of this state. It's already incredibly over budget, nothing like what the voters approved in 2008, and a huge waste of taxpayer money. In this day and age of the Pandemic and other huge social problems, dumping money into this black hole is a travesty.
- 1469-3252 | For Morgan Hill specifically and HSR's plans to run the train right through our downtown area, PLEASE prevent this devastation to our city! Some key points: The existing Caltrain stop is used very heavily and the VTA parking lot is full. As we think about HSR coming through our town and after review of the EIR documents- the following issues and concerns arise: 1. Access from one side of the tracks to the other. There are seven major road crossings and the concern is both safety and access from one side of the tracks to the other. At the minimum three grade separations are essential to provide safety for pedestrians at the Caltrain stop as well as regular and emergency vehicles traveling from one side of town to the other. The City of MH has engaged Perkins and Will, an interdisciplinary Urban Design firm to provide needed direction in order to mitigate this clearly unsafe division of the City of Morgan Hill. Please review and follow that direction. 2. The EIR does not currently but should consider all potential trains and the ultimate coordination of those trains. HSR trains Caltrain Amtrak Freight trains Proposed commuter train to San Jose from Monterey and Salinas Any other future transportation- additionally there are track maintenance vehicles 3. The valley is very narrow as the tracks pass through the downtown the acoustics amplify the train noise. The EIR should consider this very real and unique topography and address the concern on how best to mitigate noise for not just the HSR trains but all rail partners. Quieting horns should be a mitigation requirement with other safety offsets. 4. Ensure that all information in the EIR is current- maps and information is more than 6 years old with maps that do not show current constructed development in the downtown. 5. Construction sequencing awareness and development of a plan to mitigate construction impacts. Based on visits to the Central Valley large swaths of commercial space were demolished and are now being rebuilt as the overall design and construction process was not well thought-out. Maintain existing businesses and provide a liaison more than a project manager to assist in thinking through this process. If all of these items are thought through and the HSR acknowledges the clearly unsafe and inequitable analysis for the preferred alternative 4, there is an opportunity for Morgan Hill to be an example of What to Do and How to Do it. If not, our community will be devastated by the HSR.
- 1469-3253 |
- 1469-3254 |
- 1469-3255 |
- 1469-3256 |
- 1469-3257 |

## Response to Submission 1469 (Denise Weyl, Ms., June 23, 2020)

### **1469-3251**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

### **1469-3252**

The comment noted that the Draft EIR/EIS should evaluate the impacts of the project on pedestrians and emergency vehicle response times in the City of Morgan Hill, with the provision of grade separations as mitigation. Please refer to Impact TR#19 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for a discussion of the impacts of the project alternatives on pedestrian and bicycle travel; the project alternatives were found to have a less-than-significant impact on nonmotorized travel. Please refer to Impact S&S#4 in Section 3.11, Safety and Security, for a discussion of the project impacts on emergency vehicle response times. Please refer to Mitigation Measure SS-MM#1 in Section 3.11 of the Draft EIR/EIS for a discussion of the measure identified to mitigate the project's impacts on emergency vehicle response times within the City of Morgan Hill. It should be noted that the Draft EIR/EIS includes and evaluates alternatives that grade separate crossing roadways within the City of Morgan Hill and alternatives that retain the grade crossings, with improvements.

### **1469-3253**

Refer to Standard Response SJM-Response-TR-3: Gate-Down Time Calculation Details.

The transportation assessment in this Final EIR/EIS accounts for the gate-down time associated with all anticipated train movements. No changes were made to the document.

### **1469-3254**

The noise analysis includes topography in the calculations and impact assessment and future train schedules for all trains that would operate in the project corridor, including HSR, Caltrain, other passenger trains, and freight trains. Trains sound warning horns approaching at-grade crossings because it is required by FRA as a safety precaution. Establishing Quiet Zones is a measure that cannot be implemented by the Authority and would need to be undertaken by local communities. As indicated in NV-MM#4, the Authority would assist with the preparation of technical analysis and provide input for the Quiet Zone application, which the local communities could then use as part of their application to FRA, should they choose to implement them. Establishing Quiet Zones would eliminate train warning horns for all trains approaching at-grade highway and rail crossings under normal, nonemergency situations. Noise mitigation measures, including noise barriers, quiet zones, and sound insulation, would mitigate noise from all trains operating in the right-of-way, in addition to HSR.

### **1469-3255**

Please refer to the response to submission SJM-2072, comment 2941.

### **1469-3256**

The comment expresses concern for business impacts during construction. Impacts on businesses are addressed in Section 3.12, Socioeconomics and Communities. SOCIO-IAMF#1, SOCIO-IAMF#2, and SOCIO-IAMF#3 would be implemented to minimize construction impacts on businesses.

### **1469-3257**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

## Submission 1284 (Marcine Wheatfall, May 19, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1284 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 5/19/2020  
**Submission Date :** 5/19/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Marcine  
**Last Name :** Wheatfall

**Stakeholder Comments/Issues :**

To Whom it May Concern,

1284-76

I believe local communities, including homeowners, residents, business owners and investors would appreciate an estimated timeline for anticipated major road closures and resulting expected impact to traffic along each of the proposed, potential High Speed Rail (HSR) routes.

1) Focusing exclusively on my local community Morgan Hill, CA, \*please tell me the likeliest estimated dates for beginning construction—as defined by HSR project-related activity impacting roads and traffic for each of the four alternative route plans\*, as well as the anticipated time-frames during which our community can expect disruption of local traffic flows on Bailey Avenue, East Main Avenue, East Dunne Avenue and Tenant Avenue and along both 101 South Valley Freeway and Monterey Hwy, bounded by Bailey Avenue to the north, and Hwy 152 Pacheco Pass to the south/ Please provide the same information for Butterfield Avenue which runs parallel to and between 101 and Monterey. Generalized date ranges defined on each end by a month and year will suffice. Please account for currently estimated COVID-19-related delays and budget impacts if any.

1284-77

2) For routing alternatives two and four, please explain how Morgan Hill residents living east of Butterfield Avenue, situated between Cochran Avenue to the North and Tenant Avenue to the South will access downtown Morgan Hill surface streets? Will bridges at East Dunne Avenue and East Main Avenue pass over the High Speed Rail tracks running along either Hwy 101 or the Union Pacific Railroad route?

Thank you in advance for your timely responses.

Sincerely,

Marcine M. Wheatfall

## Response to Submission 1284 (Marcine Wheatfall, May 19, 2020)

### **1284-76**

Please refer to Table 2-16 in Chapter 2, Alternatives, of the Final EIR/EIS for this information. Construction is estimated to begin in late 2021 and continue through 2027. Construction would proceed by type of construction and not by geographic area so that overlapping construction could occur in any given area. Most construction is planned to be during daytime hours. Some construction, for example, (e.g., tunnels,) would occur be 24 hours a day, 7 days a week. No delays from COVID-19 are currently anticipated.

### **1284-77**

Please refer to Figure 2-49 in Chapter 2, Alternatives, of the Draft EIR/EIS for information about these intersections. Alternative 2 would provide grade separations at these intersections; Alternative 4 would include four-quadrant gates at these intersections.



## Submission 1519 (Andrea Wheeler, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1519 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Andrea  
**Last Name :** Wheeler

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

Dear HSR,

1519-2765

Please put the Gilroy station downtown Gilroy. The days of laxily sprawling just because the land is flat is OVER. We need to concentrate any new development, including maintenance facilities as well as commercial/retail/residential in existing high density areas. For one thing, people want to live and work in walkable/bikable areas. For another, people want to preserve the green spaces and wildlife around the urban cores.

HSR will be a great thing IF it meets 21st century aspirations, not 20th century mistakes.

Andrea Wheeler  
San Jose

Sincerely,  
Andrea Wheeler  
1265 Kottenberg Ave San Jose, CA 95125-2354  
awheeler64@yahoo.com

## Response to Submission 1519 (Andrea Wheeler, June 22, 2020)

### 1519-2765

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

The comment's support for a Downtown Gilroy Station, which is included in Alternatives 1, 2, and 4, is noted.

## Submission 1731 (Boozie Whip, June 23, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1731 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Boozie  
**Last Name :** Whip

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1731-4436 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1731-4437 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1731-4438 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1731-4439 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1731-4440 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Boozie Whip  
 2252 17th Ave San Francisco, CA 94116-1827  
 jaderabbit365@gmail.com

## Response to Submission 1731 (Boozie Whip, June 23, 2020)

### 1731-4436

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1731-4437

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1731-4438

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1731-4439

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1731-4440

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1606 (Jeanne Wiens, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1606 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Jeanne  
**Last Name :** Wiens

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1606-4186 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1606-4187 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
1606-4188 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1606-4188 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1606-4189 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1606-4190 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Jeanne Wiens  
825 Calero Ave San Jose, CA 95123-3815  
jwbellamia@gmail.com

## Response to Submission 1606 (Jeanne Wiens, June 22, 2020)

### **1606-4186**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1606-4187**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1606-4188**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1606-4189**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1606-4190**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1670 (Cynthia Wilber, June 24, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1670 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Cynthia  
**Last Name :** Wilber

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1670-4341 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1670-4342 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1670-4343 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1670-4344 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1670-4345 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Cynthia Wilber  
 Gilroy, CA 95020  
 cwilber1@aol.com



## Response to Submission 1670 (Cynthia Wilber, June 24, 2020)

### **1670-4341**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1670-4342**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1670-4343**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1670-4344**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1670-4345**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1647 (Wayne Wilber, June 24, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1647 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Wayne  
**Last Name :** Wilber

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1647-5873 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1647-5874 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1647-5875 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1647-5876 | Additionally, I wonder how many burrowing owls, tiger salamanders, red legged frogs, desert tortoises, giant, and Fresno Kangaroo rats, and the list goes on (check the California endangered animals listing), will be killed and displaced if the high-speed rail train construction rips through our countryside, (where are the concerned environmentalists on this issue?) not to mention people being displaced from their homes, ranches, and farms.
- 1647-5877 | I would much rather the amount of money this project would cost be spent on improving water infrastructure in California.
- 1647-5878 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1647-5879 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Wayne Wilber  
 1600 Henzi Ln Gilroy, CA 95020-9231  
 dwilbs@aol.com

## Response to Submission 1647 (Wayne Wilber, June 24, 2020)

### **1647-5873**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1647-5874**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1647-5875**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1647-5876**

Please refer to Section 3.7, Biological and Aquatic Resources, of the Draft EIR/EIS for an analysis of impacts on these species. An analysis of displacements is included in Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS.

### **1647-5877**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

### **1647-5878**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1647-5879**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1917 (Donald Wilhelm, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1917 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Donald  
**Last Name :** Wilhelm

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1917-5116 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1917-5117 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1917-5118 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1917-5119 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1917-5120 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Donald Wilhelm  
 576 W Parr Ave Unit 34 Los Gatos, CA 95032-1539  
 donwil99@pacbell.net

## Response to Submission 1917 (Donald Wilhelm, June 22, 2020)

### **1917-5116**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1917-5117**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1917-5118**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1917-5119**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1917-5120**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1892 (Jennifer Will, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1892 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Jennifer  
**Last Name :** Will

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1892-5006 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1892-5007 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1892-5008 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1892-5009 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1892-5010 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Jennifer Will  
964 White Cloud Dr Morgan Hill, CA 95037-6064  
jennifer@hdfixer.com

## Response to Submission 1892 (Jennifer Will, June 22, 2020)

### **1892-5006**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1892-5007**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1892-5008**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1892-5009**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1892-5010**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1852 (Ann Willard, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1852 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Ann  
**Last Name :** Willard

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1852-4851 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1852-4852 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1852-4853 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1852-4854 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1852-4855 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Ann Willard  
 110 Russell Ave Portola Valley, CA 94028-7214  
 annwillard1@comcast.net

## Response to Submission 1852 (Ann Willard, June 22, 2020)

### **1852-4851**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1852-4852**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1852-4853**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1852-4854**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1852-4855**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1956 (Shirley Willard, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1956 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Shirley  
**Last Name :** Willard

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1956-5256 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1956-5257 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1956-5258 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1956-5259 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1956-5260 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Shirley Willard  
 7520 Westwood Dr Gilroy, CA 95020-4743  
 swproperties@verizon.net

## Response to Submission 1956 (Shirley Willard, June 22, 2020)

### 1956-5256

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 1956-5257

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 1956-5258

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 1956-5259

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 1956-5260

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1859 (Christopher Williams, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1859 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Christopher  
**Last Name :** Williams

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

1859-1180

Please work with local expert conservation agencies to revise these issues in the High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR), and reject the east-of-Gilroy station location.

1859-1181

Protect Coyote Valley has brought forth a sound and balanced analysis of the current DEIR, that prioritize the local natural environment and ecological systems, and they must be engaged with as key stakeholders in this process. This organization champions cornerstone cultural values of the Bay Area and greater California community - balancing economic development with conservancy of irreplaceable natural environments, and giving a voice to those that do not have one.

Sincerely,  
 Christopher Williams  
 4970 New World Dr San Jose, CA 95136-2847  
 chriswucb@gmail.com

## Response to Submission 1859 (Christopher Williams, June 22, 2020)

### **1859-1180**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3, SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1859-1181**

Protect Coyote Valley is led by Committee for Green Foothills. As shown in Table 9-1 in Chapter 9, Public and Agency Involvement, the Authority met with the Committee for Green Foothills during scoping in March of 2009 to seek input on the scope of the environmental review. The Authority included multiple contacts associated with Committee for Green Foothills on the distribution list for the Draft EIR/EIS. Each of these contacts, as well as other key stakeholders, was notified of the availability of the Draft EIR/EIS and the comment period. Refer to Chapter 10 for a complete list of these stakeholders. Moreover, the Authority received comments from the Committee for Green Foothills on the Draft EIR/EIS and has responded to these comments in this Final EIR/EIS.

## Submission 1810 (Guy Williams, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1810 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Guy  
**Last Name :** Williams

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1810-4686 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1810-4687 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1810-4688 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1810-4689 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1810-4690 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Guy Williams  
San Jose, CA 95128  
guywilliams249@gmail.com



## Response to Submission 1810 (Guy Williams, June 23, 2020)

### **1810-4686**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1810-4687**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1810-4688**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1810-4689**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1810-4690**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1298 (Jeffrey Wilson, May 26, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1298 DETAIL**

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 5/26/2020  
**Submission Date :** 5/26/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Jeffrey  
**Last Name :** Wilson

**Stakeholder Comments/Issues :**

1298-91

Hi,

My wife and I live on Jerome street which parallels the current CalTrain and Freight tracks which pass through San Jose and split from 87 highway, routing through Gardner Neighborhood and into Downtown San Jose. My concern is due to the possible eminent domain that may occur in our neighborhood. We are amid a global pandemic and there couldn't be a worse time to have to bear the possibility of losing our home that we've worked so hard for. We would like to raise our voices and want everyone to know that opposite the homes on Jerome Street is a Park that would undoubtedly make the most sense for any track expansion. It is disheartening that we are left in the dark and it remains unclear whether our homes will be 'needed' for this project.

Please find our request with urgency - thank you kindly for your time.

-The Wilson's

## Response to Submission 1298 (Jeffrey Wilson, May 26, 2020)

### 1298-91

The Authority appreciates your comment on the Draft EIR/EIS and concerns about potential acquisition of your property. None of the project alternatives evaluated in the Draft EIR/EIS would require the permanent acquisition of private property on Jerome Street in the Gardner neighborhood. No residential or business displacements are anticipated in this location.

## Submission 1861 (SUSAN wILSON, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1861 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** SUSAN  
**Last Name :** wILSON

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1861-4881 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1861-4882 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1861-4883 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1861-4884 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1861-4885 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 SUSAN wILSON  
 7015 Redwood Retreat Rd Gilroy, CA 95020-9432  
 susan@svwilsonlaw.com

## Response to Submission 1861 (SUSAN WILSON, June 22, 2020)

### **1861-4881**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1861-4882**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1861-4883**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1861-4884**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1861-4885**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1633 (Laurie Winslow, June 24, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1633 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Laurie  
**Last Name :** Winslow

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1633-5857 | Of like to start by starting that I strongly support the High Speed Trail project. But a lot of work has gone into protecting agricultural space and wildlife corridors in the Coyote Valley region. I'm certain that both can be successful. I'm writing to ask that you make the concerns of agriculture and wildlife be part of your concerns/priorities in the Coyote Valley.
- 1633-5858 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1633-5859 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1633-5860 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1633-5861 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1633-5862 | reject the east-of-Gilroy station location.
- Sincerely, Laurie Winslow
- Sincerely,  
 Laurie Winslow  
 18 Peter Coutts Cir Palo Alto, CA 94305-1098  
 Ljwinslow@gmail.com

## Response to Submission 1633 (Laurie Winslow, June 24, 2020)

### **1633-5857**

The comment is noted and does not indicate any specific concern regarding any of the conclusions in the Draft EIR/EIS.

### **1633-5858**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1633-5859**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1633-5860**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1633-5861**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1633-5862**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.



## Submission 1856 (Teri Wiss, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1856 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Teri  
**Last Name :** Wiss

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1856-4866 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1856-4867 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1856-4868 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1856-4869 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1856-4870 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Teri Wiss  
 1215 Odyssey Ct Santa Cruz, CA 95062-5711  
 tfwiss@yahoo.com

## Response to Submission 1856 (Teri Wiss, June 22, 2020)

### **1856-4866**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1856-4867**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1856-4868**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1856-4869**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1856-4870**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2013 (Nanlouise Wolfe, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2013 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Nanlouise  
**Last Name :** Wolfe

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2013-5491 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
2013-5492 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2013-5493 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2013-5494 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
2013-5495 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Nanlouise Wolfe  
820 Western Dr Santa Cruz, CA 95060-6823  
nlzwolfe@gmail.com

## Response to Submission 2013 (Nanlouise Wolfe, June 22, 2020)

### **2013-5491**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **2013-5492**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **2013-5493**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **2013-5494**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **2013-5495**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2049 (Julia Wong, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2049 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Julia  
**Last Name :** Wong

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2049-6172 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 2049-6173 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2049-6174 | I care, along with the rest of our community, about effects on wildlife. I believe there will definitely be many animals killed by the High Speed Rail. Therefore, We are against the east of Gilroy station location. Please take the time to work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR. Slow down, this has a major impact on our environment. Wildlife matters.
- 2049-6175 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2049-6176 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 2049-6177 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,

Julia Wong

Sincerely,  
 Julia Wong  
 San Jose, CA 95129  
 juliaw962@gmail.com

## Response to Submission 2049 (Julia Wong, June 22, 2020)

### **2049-6172**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **2049-6173**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **2049-6174**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **2049-6175**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **2049-6176**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **2049-6177**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1243 (Ashleigh Wood, May 3, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1243 DETAIL

**Status :** Action Pending  
**Record Date :** 5/5/2020  
**Affiliation Type :** Individual  
**Submission Date :** 5/3/2020  
**Interest As :** Individual  
**Submission Method :** Project Email  
**First Name :** Ashleigh  
**Last Name :** Wood  
**Business/Organization :**  
**EIR/EIS Comment :** Yes  
**Stakeholder Comments/Issues :**

Hello,

- 1243-19 | I'm writing to share concerns about the proposed HSR. I am a resident of Morgan Hill and must cross the railroad tracks several times every day to get to and from work in Gilroy. Proposed routes 2 and 4 will be supremely disruptive to already congested traffic in this area. When the UP trains cross, traffics backs up quickly and takes time to calm down. Routes 2 and 4 that go through downtown will make this so much worse! Please don't run this through downtown! While the final impact will be terrible, the construction to create the necessary safety crossings and rails will be atrocious for business, residents, and traffic.
- 1243-20 | The train will also be required to make noise as it crosses intersections. This is downtown and will destroy the community with excessive noise and will disrupt businesses and homes alike. At time, I can hear the UP train from a mile away as it blares through town. Added ten more trains an hour will be a constant nightmare.
- 1243-21 | Many southern commuters cross the UP tacks in San Martin and Gilroy as well. Using option 1 is not much better because it will be so disruptive to these communities as well.
- 1243-22 | Please only consider option 3 that runs the train around the communities of Morgan Hill and Gilroy. And please be clear how the HSR will work with UP to coordinate the commuter train that helps so many residents travel up north for work.
- Thank you,  
Ashleigh Wood



## Response to Submission 1243 (Ashleigh Wood, May 3, 2020)

### **1243-19**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

The commenter's preference for alternatives that do not go through downtown Morgan Hill is noted. The EIR/EIS analyzes two alternatives (Alternatives 1 and 3) that do not cross through downtown Morgan Hill and are grade separated. The EIR/EIS analyzes the traffic, safety, and business disruption effects associated with construction and/or operation of Alternatives 2 and 4, which would go through downtown Morgan Hill. Feasible mitigation to address significant impacts, as appropriate and available, is identified in the EIR/EIS.

### **1243-20**

Refer to Standard Response SJM-Response-GEN-1: Opposition and Comments on the Merits of the Project.

### **1243-21**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-1: Alternatives Selection and Evaluation Process.

Please refer to Section 3.2.6.2, Roadways, Freeways, and Intersections (Vehicle Circulation), of the Draft EIR/EIS for a discussion of traffic-related impacts. Please also refer to response to submission SJM-1243, comment 19.

### **1243-22**

The comment supports Alternative 3, which avoids downtown Morgan Hill and includes an East Gilroy Station. The comment about selecting Alternative 3 is noted and does not indicate any specific concern regarding any of the conclusions in the Draft EIR/EIS. Please refer to Impact TR#21 in Section 3.2, Transportation, of the Draft EIR/EIS for how HSR will work with the commuter train for travel north to work.

## Submission 1782 (Cheryl Woodward, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1782 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Cheryl  
**Last Name :** Woodward

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1782-4561 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
1782-4562 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1782-4563 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1782-4564 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
1782-4565 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Cheryl Woodward  
1051 Judson Dr Mountain View, CA 94040-2310  
woodwardcheryl@deanza.edu

## Response to Submission 1782 (Cheryl Woodward, June 23, 2020)

### **1782-4561**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1782-4562**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1782-4563**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1782-4564**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1782-4565**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 2059 (Elizabeth Worchesin, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #2059 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Elizabeth  
**Last Name :** Worchesin

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 2059-5661 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's  
2059-5662 | impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also  
fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a  
station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 2059-5663 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will  
work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County  
running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of  
the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and  
too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 2059-5664 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and  
2059-5665 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Elizabeth Worchesin  
191 Buchanan Dr Sausalito, CA 94965-1644  
catnippurrs@yahoo.com

## Response to Submission 2059 (Elizabeth Worchesin, June 22, 2020)

### 2059-5661

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### 2059-5662

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### 2059-5663

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### 2059-5664

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### 2059-5665

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1637 (Nina Wouk, June 24, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1637 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/24/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Nina  
**Last Name :** Wouk

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

It can only be done once, so do it right!

- 1637-5868 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1637-5869 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1637-5870 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1637-5871 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1637-5872 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 .Nina Wouk  
 1259 El Camino Real Menlo Park, CA 94025-4208  
 nwouk@ix.netcom.com

## Response to Submission 1637 (Nina Wouk, June 24, 2020)

### **1637-5868**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1637-5869**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1637-5870**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1637-5871**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1637-5872**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.



## Submission 1931 (Beverly Wright, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1931 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Beverly  
**Last Name :** Wright

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1931-5166 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1931-5167 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1931-5168 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1931-5169 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1931-5170 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Beverly Wright  
 105 Brook St San Carlos, CA 94070-4556  
 bevwright1@yahoo.com

## Response to Submission 1931 (Beverly Wright, June 22, 2020)

### **1931-5166**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1931-5167**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1931-5168**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1931-5169**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1931-5170**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1901 (Lydia Wu, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1901 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Lydia  
**Last Name :** Wu

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1901-5046 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1901-5047 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1901-5048 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1901-5049 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1901-5050 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Lydia Wu  
 Burlingame, CA 94010  
 thehappyballerina@gmail.com

## Response to Submission 1901 (Lydia Wu, June 22, 2020)

### **1901-5046**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1901-5047**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1901-5048**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1901-5049**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1901-5050**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1939 (karen zamel, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1939 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** karen  
**Last Name :** zamel

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

1939-6070

As a citizen of the bay area and Redwood City, we want to eliminate the natural resources impact NOT acknowledged in the EIR.

1939-6071

The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.

1939-6072

The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.

1939-6073

The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and

1939-6074

reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,

karen zamel

2690 Goodwin Ave Redwood City, CA 94061-2520

karenzamel@gmail.com

## Response to Submission 1939 (karen zamel, June 22, 2020)

### **1939-6070**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### **1939-6071**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3.

### **1939-6072**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

### **1939-6073**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies.

### **1939-6074**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3.

## Submission 1975 (Ameet Zaveri, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1975 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Ameet  
**Last Name :** Zaveri

**Stakeholder Comments/Issues :**

1975-382 | Dear California High Speed Rail Authority,

The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area.

1975-383 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.

The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR. Wildlife crossings are crucial for maintaining a viable population with good genetic diversity.

Sincerely,  
 Ameet Zaveri  
 Pleasanton, CA 94566  
 az3@infoplace.com



## Response to Submission 1975 (Ameet Zaveri, June 22, 2020)

### 1975-382

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass.

### 1975-383

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings.

## Submission 1490 (Kathryn Zeidenstein, June 22, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1490 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Kathryn  
**Last Name :** Zeidenstein

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1490-3706 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1490-3707 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1490-3708 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1490-3709 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1490-3710 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
Kathryn Zeidenstein  
San Jose, CA 95124  
kzeidenstein@yahoo.com

## Response to Submission 1490 (Kathryn Zeidenstein, June 22, 2020)

### **1490-3706**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1490-3707**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1490-3708**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1490-3709**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1490-3710**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1398 (Haizhou zhu, June 18, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1398 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/18/2020  
**Submission Date :** 6/18/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Haizhou  
**Last Name :** zhu

**Stakeholder Comments/Issues :**

To whom it may concerns,

- 1398-464 | I strongly object proceeding of this project because the environmental impact is so obvious without any education course needed. Please do not do it in my back yard ! The noise and air pollution will derotate whole environment of community. We had the air traffic noises from the air already everyday.
- 1398-465 | I do NOT think this project will be green flagged if any city council members or officials in charge or state congress men or women live here by themselves. The profile of this community are all working class people even the affordable housing community. Do not run over them freely to make them CAN NOT BREATHE.
- | If anyone officials from the city government lives here, please let us know. Then I will U-turn my decision to support this project regardless. My last question is is it really matter for my comments here ? Or it is just a show for business as routine ?
- 1398-466 | My last comment would be I hope the city needs to be careful how to behave for this matter since I did observe a large percentage of foreigners living in this community. Hope there is no dent on the image of US as the shinning world democracy warrior.
- | Sorry if I am offending anyone, but I am speaking the truth.

Sincerely,

Robert H Zhu  
(317) 908-0680

## Response to Submission 1398 (Haizhou zhu, June 18, 2020)

### **1398-464**

Comment noted. Thank you.

### **1398-465**

Section 3.12, Socioeconomics and Communities, of the Draft EIR/EIS, as well as the San Jose to Merced Project Section Draft Relocation Impact Report (Authority 2019b, as cited in Section 3.12 of the Draft EIR/EIS), describe the characteristics of the population and housing in the region, cities, communities, and neighborhoods crossed by the project. The Authority recognizes that some of the communities along the project extent are primarily low-income or minority populations. Impacts on minority and low-income communities are presented in Chapter 5, Environmental Justice, of the Draft EIR/EIS. Chapter 5 describes the Authority's commitment to engaging with environmental justice communities and addressing impacts that are disproportionately high and adverse.

Regarding the commenter's question about if comments truly matter, the Authority considered and responded to every comment received from all commenters. The comments received on the Draft EIR/EIS support the development of the Final EIR/EIS and inform the Authority's decision. All comments are welcomed and appreciated.

### **1398-466**

Comment noted.

## Submission 1719 (Sherry Zhu, June 23, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1719 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Sherry  
**Last Name :** Zhu

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1719-4401 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1719-4402 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1719-4403 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1719-4404 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1719-4405 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Sherry Zhu  
 San Francisco, CA 94134  
 sjzhu@ucsc.edu

## Response to Submission 1719 (Sherry Zhu, June 23, 2020)

### **1719-4401**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1719-4402**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1719-4403**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1719-4404**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1719-4405**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3



## Submission 1498 (R. Zierikzee, June 22, 2020)

### San Jose - Merced - RECORD #1498 DETAIL

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/22/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** R.  
**Last Name :** Zierikzee

#### Stakeholder Comments/Issues :

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1498-3741 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1498-3742 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1498-3743 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1498-3744 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1498-3745 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 R. Zierikzee  
 845 Euclid Ave Apt 4 San Francisco, CA 94118-2520  
 inor@earthlink.net

## Response to Submission 1498 (R. Zierikzee, June 22, 2020)

### **1498-3741**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

### **1498-3742**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

### **1498-3743**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

### **1498-3744**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

### **1498-3745**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## Submission 1757 (Eva Zuniga, June 23, 2020)

**San Jose - Merced - RECORD #1757 DETAIL**

**Status :** Unread  
**Record Date :** 6/24/2020  
**Submission Date :** 6/23/2020  
**Interest As :** Individual  
**First Name :** Eva  
**Last Name :** Zuniga

**Stakeholder Comments/Issues :**

Dear California High Speed Rail Authority,

- 1757-4486 | The High Speed Rail Authority's Draft Environmental Impact Report (DEIR) wrongly concludes that the rail's impact on wildlife connectivity is not significant in Coyote Valley and in the Pacheco Pass area. The DEIR also
- 1757-4487 | fails to acknowledge the significantly-greater agricultural and wildlife impacts resulting from potentially placing a station and maintenance facility in the County's Agricultural Resource Area on the east side of Gilroy.
- 1757-4488 | The DEIR's description of the wildlife crossings in Coyote Valley is insufficient to determine whether they will work, and it may interfere with already-planned wildlife crossings. In the southern end of Santa Clara County running up to the Pacheco Pass area, the proposed wildlife crossings are inadequate to mitigate the impacts of the project. The crossings are too small, too long, too dark for the animals to see through to the other side, and too few in number compared to the impact of construction and operation of the rail.
- 1757-4489 | The Authority should work with local expert conservation agencies to revise these issues in the DEIR, and
- 1757-4490 | reject the east-of-Gilroy station location.

Sincerely,  
 Eva Zuniga  
 370 Tomkins Ct Ste D Gilroy, CA 95020-3698  
 emzje83@gmail.com

## Response to Submission 1757 (Eva Zuniga, June 23, 2020)

**1757-4486**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-1: Wildlife Connectivity in Coyote Valley and Pacheco Pass

**1757-4487**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-2: Greater Wildlife Impacts Associated with Alternative 3

**1757-4488**

Refer to Standard Response SJM-Response-BIO-3: Coyote Valley Wildlife Crossings

**1757-4489**

Refer to Standard Response SJM-Response-OUT-3: Coordination with Local Conservation Agencies

**1757-4490**

Refer to Standard Response SJM-Response-ALT-3: Rejection of Alternative 3

## 28 REFERENCES

- Arizona Department of Transportation. 2019. *Wildlife Funnel Fencing*.  
[https://azdot.gov/sites/default/files/2019/06/wildlife\\_funnel\\_fencing.pdf](https://azdot.gov/sites/default/files/2019/06/wildlife_funnel_fencing.pdf) (accessed August 19, 2021).
- Arizona Game and Fish Department. 2011. *Wildlife Compatible Fencing*. Phoenix, AZ.
- Audubon. 2020. *Grasslands Ecological Area, Important Bird Areas, California*.  
<https://www.audubon.org/important-bird-areas/grasslands-ecological-area> (accessed December 2020).
- Barrientos, R., F. Ascensão, P. Beja, H.M. Pereira, and L. Borda-de-Água (Barrientos et al.). 2019. Railway Ecology vs. Road Ecology: Similarities and Differences. *European Journal of Wildlife Research* 2019(65):12. <https://doi.org/10.1007/s10344-018-1248-0>.
- Beijing Railway Star Fortune High-Tech Company. 2011. Preparation Method of Powder Metallurgy Material for Train Brake Pad. China Patent CN102011043B, filed December 30, 2010, and granted July 25, 2012.  
<https://patents.google.com/patent/CN102011043B/en> (accessed September 16, 2020).
- Brehme, C.S., and R.N. Fisher. 2021. *Research to Inform Caltrans Best Management Practices for Reptile and Amphibian Road Crossings*. U.S. Geological Survey Cooperator Report to California Department of Transportation, Division of Research, Innovation and System Information, 65A0553. <https://dot.ca.gov/-/media/dot-media/programs/environmental-analysis/documents/final-caltrans-usgs-report-herproadresearch-rev.pdf> (accessed August 25, 2021).
- Cain, A.T., V.R. Tuovila, D.G. Hewitt, and M.E. Tewes. 2003. Effects of a Highway and Mitigation Projects on Bobcats in Southern Texas. *Biological Conservation* 114:189–197.
- California Department of Fish and Wildlife (CDFW). 2020. *California Wildlife Barriers 2020, 2020 Priority Wildlife Movement Barrier Locations by Region*. March 2020.
- California High-Speed Rail Authority (Authority). 2009. *Alignment Design Standards for High-Speed Train Operation*. TM 2.1.2.  
[https://hsr.ca.gov/docs/programs/eir\\_memos/Proj\\_Guidelines\\_TM2\\_1\\_2R00.pdf](https://hsr.ca.gov/docs/programs/eir_memos/Proj_Guidelines_TM2_1_2R00.pdf) (accessed September 10, 2021).
- . 2014. *White Paper: CHSRP Strategy for Preventing High-Speed Derailments*. February 11, 2014.
- . 2015. *Preliminary Engineering for Project Definition Guidelines*. TM 0.1. Revision 4. Prepared by Parsons Brinckerhoff. March 12, 2015.
- . 2020a. *Good for the Environment*.  
[https://hsr.ca.gov/docs/communication/info\\_center/factsheets/Environmental\\_Factsheet.pdf](https://hsr.ca.gov/docs/communication/info_center/factsheets/Environmental_Factsheet.pdf) (accessed September 30, 2020).
- . 2020b. *Get the Facts: California High-Speed Rail*.  
[https://hsr.ca.gov/get\\_the\\_facts/#:~:text=California%20High%2DSpeed%20Rail%20will%20be%20diesel%2Dpowered](https://hsr.ca.gov/get_the_facts/#:~:text=California%20High%2DSpeed%20Rail%20will%20be%20diesel%2Dpowered) (accessed August 13, 2020).
- . 2020c. *San Francisco to San Jose Project Section Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement*. July 10, 2020.  
[https://hsr.ca.gov/programs/environmental/eis\\_eir/draft\\_san\\_francisco\\_san\\_jose.aspx](https://hsr.ca.gov/programs/environmental/eis_eir/draft_san_francisco_san_jose.aspx) (accessed September 10, 2021).
- . 2020d. *Burbank to Los Angeles Project Section Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement*. May 29, 2020.  
<https://hsr.ca.gov/programs/environmental-planning/project-section-environmental-documents-tier-2/burbank-to-los-angeles-project-section-draft-environmental-impact-report-environmental-impact-statement/> (accessed September 10, 2021).

- Caltrain. 2020. *25th Avenue Grade Separation*.  
[www.caltrain.com/projectsplans/Projects/Caltrain\\_Capital\\_Program/25th\\_Avenue\\_Grade\\_Separation.html](http://www.caltrain.com/projectsplans/Projects/Caltrain_Capital_Program/25th_Avenue_Grade_Separation.html) (accessed September 26, 2020).
- City of San Jose. 2015. *Skyline Trail Vision Study*. Prepared for the Department of Parks and Recreation and Neighborhood Services. October 2015.  
<https://www.sanjoseca.gov/home/showdocument?id=9821> (accessed September 10, 2021).
- . 2021a. Agreement Between the City, Sharks Sports & Entertainment, and Google/Downtown West, May 25, 2021. Available under “3. Supplemental Memorandum, 05/25/2021.” <https://sanjose.legistar.com/LegislationDetail.aspx?GUID=95647CEF-77C3-4823-94A3-C8F237EEC832&ID=4942606&Options=&Search=> (accessed September 21, 2021).
- . 2021b. City Council Hearing Downtown West Mixed Use Plan Presentation, May 25, 2021. Available under “5. Presentation – 20 minutes.”  
<https://sanjose.legistar.com/LegislationDetail.aspx?GUID=95647CEF-77C3-4823-94A3-C8F237EEC832&ID=4942606&Options=&Search=> (accessed September 21, 2021).
- . 2021c. Public Art Collection. <https://www.sanjoseca.gov/your-government/departments/office-of-cultural-affairs/public-art/collections> (accessed April 20, 2021).
- Clevenger, A.P., and M.P. Huijser. 2011. *Wildlife Crossing Structure Handbook, Design and Evaluation in North America*. Publication No. FHWA-CFL/TD-11-003. March 2011. Lakewood, CO: U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, Central Federal Lands Highway Division.
- Cooper, D.L., and D.R. Ragland. 2012. *Applying Safety Treatments to Rail-Highway At-Grade Crossings*. Safe Transportation Research and Education Center. RR-2012-2. Prepared for California Department of Transportation. May 2012. <https://dot.ca.gov/-/media/dot-media/programs/research-innovation-system-information/documents/f0017113-2012-05-task-1732-modal.pdf> (accessed September 28, 2020).
- County of Santa Clara. 2015a. *Existing and Proposed Regional Trail Connections*. August.  
[https://www.sccgov.org/sites/parks/PlansProjects/Documents/AlignmentStatus\\_August18\\_2015.pdf](https://www.sccgov.org/sites/parks/PlansProjects/Documents/AlignmentStatus_August18_2015.pdf) (accessed September 10, 2021).
- . 2015b. *Countywide Trails Prioritization and Gaps Analysis*. Informational Report. Santa Clara County Parks, Parks and Recreation Department. March 17, 2015.
- Cramer, P. 2012. *Determining Wildlife Use of Wildlife Crossing Structures under Different Scenarios*. Report No. UT-12.07. Final Report. Prepared for the Utah Department of Transportation Research Division.
- Cypher, B.L. 2010. *Comments and Thoughts on Habitat Connectivity and Crossing Structures for San Joaquin Kit Foxes Associated with High Speed Train Project in the San Joaquin Valley*. A memo to J. Whitfield and M. Bettelheim of the California High-Speed Rail Authority. August 17, 2010.
- Cypher, B.L., S.E. Phillips, and P.A. Kelly (Cypher et al.). 2013. Quantity and Distribution of Suitable Habitat for Endangered San Joaquin Kit Foxes: Conservation Implementations. *Canid Biology & Conservation* 16(7):25–31.  
[www.canids.org/CBC/16/san\\_joaquin\\_kit\\_fox\\_habitat\\_suitability.pdf](http://www.canids.org/CBC/16/san_joaquin_kit_fox_habitat_suitability.pdf) (accessed April 26, 2017).
- Declining Amphibian Task Force (DAPTF). 1998. *The Declining Amphibian Task Force Fieldwork Code of Practice*.
- Diamond, T. 2018. Email from T. Diamond, Co-Principal: Wildlife Ecologist–GIS Analyst, Pathways for Wildlife, to C. Diwa, California High-Speed Rail Authority, and others

- regarding San Jose to Merced Project Section Santa Clara Valley and Pacheco Pass conservation community meeting. December 13, 2018.
- Dodd, N.L., J.W. Gagnon, A.L. Manco, and R.E. Schweinsburg (Dodd et al.). 2007. Video Surveillance to Assess Highway Underpass Use by Elk in Arizona. *Journal of Wildlife Management* 71:637–645.
- Dodd, N.L., J.W. Gagnon, S. Boe, K. Ogren, and R.E. Schweinsburg (Dodd et al.). 2012. *Wildlife-Vehicle Collision Mitigation for Safer Wildlife Movement across Highways: State Route 260*. FHWA-AZ-12-603. Prepared by Arizona Game and Fish Department, Phoenix, AZ, for Arizona Department of Transportation Research Center in cooperation with U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration. [https://apps.azdot.gov/ADOTLibrary/publications/project\\_reports/PDF/AZ603.pdf](https://apps.azdot.gov/ADOTLibrary/publications/project_reports/PDF/AZ603.pdf) (accessed August 25, 2021).
- Dooling, R.J., and A.N. Popper. 2016. *Technical Guidance for Assessment of Mitigation of the Effects of Highway and Road Construction Noise on Birds*. Report No. CTHWANP-RT - 15- 306.04.2. California Department of Transportation, Sacramento, CA.
- Dziegiel, A.S. 2021. *Where the Tule Elk Roam: Home Range, Movement Barriers, and Wildlife Overcrossing Placement*. Master's thesis, California State University, Fresno. <https://www.proquest.com/openview/c87aa939cb37dd00aa6689804572bd8a/1?pq-origsite=gscholar&cbl=18750&diss=y> (accessed July 15, 2021).
- Engineering ToolBox. 2003. *Adding Decibels*. [https://www.engineeringtoolbox.com/adding-decibel-d\\_63.html](https://www.engineeringtoolbox.com/adding-decibel-d_63.html) (accessed June 18, 2021).
- Federal Aviation Administration (FAA). 2018. FAR Part 77 Notice Criteria Tool. Notice Criteria Tool - Desk Reference Guide V\_2018.2.0. <https://oeaaa.faa.gov/oeaaa/external/gisTools/gisAction.jsp?action=showNoNoticeRequiredToolForm> (accessed September 10, 2021).
- Federal Highway Administration (FHWA). 2019. *Highway-Rail Crossing Handbook*. FHWA-SA-18-040/FRA-RRS-18-001. Third Edition. U.S. Department of Transportation, Federal Railroad Administration. [https://safety.fhwa.dot.gov/hsip/xings/com\\_roaduser/fhwasa18040/fhwasa18040v2.pdf](https://safety.fhwa.dot.gov/hsip/xings/com_roaduser/fhwasa18040/fhwasa18040v2.pdf) (accessed May 1, 2021).
- Federal Railroad Administration (FRA). 2015. *Highway-Rail Grade Crossing Resource Guide*. <https://railroads.dot.gov/sites/fra.dot.gov/files/2019-11/Grade%20Crossing%20Resource%20Guide%20022015.pdf> (accessed September 27, 2020).
- Gitelman, V., A.S. Hakkert, E. Doveh, and A. Cohen. 2006. Screening Tools for Considering Grade Separation at Rail-Highway Crossings. *Journal of Transportation Engineering ASCE* 2006(132):52–59.
- Gordon, K.M., and S.H. Anderson. 2003. Mule Deer Use of Underpasses in Western and Southeastern Wyoming. Pages 309–318 in C. L. Irwin, P. Garrett, and K.P. McDermott (eds.), *Proceedings of the 2003 International Conference on Ecology and Transportation*. August 24, 2003. Center for Transportation and the Environment, North Carolina State University, Raleigh, NC.
- Hobbs, J. 2017. Elk and Pronghorn Coordinator, California Department of Fish and Wildlife. Historic elk distribution map emailed to S. Crossen of ICF. March 16, 2017.
- Huijser, M.P., A.V. Kociolek, T.D. Allen, P. McGowen, P.C. Cramer, and M. Venner (Huijser et al.). 2015. *Construction Guidelines for Wildlife Fencing and Associated Escape and Lateral Access Control Measures*. Prepared for the American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO) Standing Committee on the Environment. Western Transportation Institute. April 2015. Bozeman, MT.



- Jensen, A.J. 2018. *Crossing Corridors: Wildlife Use of Jumpouts and Undercrossings Along a Highway with Wildlife Exclusion Fencing*. Master's thesis, California Polytechnic State University, San Luis Obispo.  
<https://digitalcommons.calpoly.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3287&context=theses> (accessed July 14, 2021).
- Kintsch, J., P. Cramer, P. Singer, M. Cowardin, and J. Phelan (Kintsch et al.). 2018. *State Highway 9 Wildlife Crossings Monitoring – Year 2 Progress Report: December 2015 through April 2017*. Study Number 115.01. March 2018. Report to the Colorado Department of Transportation Applied Research and Innovation Branch.  
<https://www.codot.gov/programs/research/pdfs/2018-Research-Reports/2018-06> (accessed August 25, 2021).
- Kirkland, S., and V. Strohl. 2011. *Highway Undercrossing Design for the California Tiger Salamander (Ambystoma californiense) in Santa Barbara County, California*. Poster Presented at ICOET 2011.
- Klafki, R.W. 2014. *Road Ecology of a Northern Population of Badgers (Taxidea taxus) in British Columbia, Canada*. Master's thesis, Thompson Rivers University, Kamloops, British Columbia, Canada. June 2014.
- Metropolitan Transportation Commission (MTC). n.d. *MTC's VPP Parking Project: Parking Policy Best Practices and Case Study Examples*. <https://parkingpolicy.com/resources/> (accessed September 22, 2021).
- Muszyńska, J., and M. Rybak. 2002. Attempt to Use Sounds in Commercial Beekeeping. *Journal of Apicultural Science* 46(1):67-74.
- Ng, S.J., J.W. Dole, R.M. Sauvajot, S.P.D. Riley, and T.J. Valone (Ng et al.). 2004. Use of Highway Undercrossings by Wildlife in Southern California. *Biological Conservation* 115:499–507.
- Pathways for Wildlife. 2020. *Wildlife Permeability and Hazards across Highway 152 Pacheco Pass: Establishing a Baseline to Inform Infrastructure and Restoration*. Prepared by Pathways for Wildlife for the Santa Clara Valley Habitat Agency. February 2020.
- Peninsula Corridor Joint Powers Board (PCJPB). 2019. *Choosing a Long-Range Vision*. October 2019. [https://caltrain2040.org/wp-content/uploads/2019.10.03\\_JPB\\_Final\\_Caltrain-Business-Plan.pdf](https://caltrain2040.org/wp-content/uploads/2019.10.03_JPB_Final_Caltrain-Business-Plan.pdf) (accessed September 20, 2020).
- Railway-Technology.com. 2011. *How Japan's Rail Network Survived the Earthquake*. June 27, 2011. <https://www.railway-technology.com/features/feature122751/> (accessed August 14, 2020).
- Ramsar Sites Information Service. 2020. Map of Site 1451.  
<https://rsis Ramsar.org/RISapp/files/3268345/pictures/US1451map.pdf> (accessed October 10, 2020).
- San Francisco Municipal Transportation Agency (SFMTA). 2014. *SFpark Evaluation*.  
<https://www.sfmta.com/getting-around/drive-park/demand-responsive-pricing/sfpark-evaluation> (accessed September 22, 2021).
- . n.d. *Oracle Park and Chase Center Special Event Parking Regulations*.  
<https://www.sfmta.com/getting-around/drive-park/oracle-park-and-chase-center-special-event-parking-regulations> (accessed September 22, 2021).
- San Mateo County Transit District. 2011. San Bruno Grade Separation Project Community Meeting Presentation July 13, 2011.  
[www.caltrain.com/Assets/ Public+Affairs/Capital Program/San Bruno Grade Sep/Community+Presentation+-+7-13-2011.pdf](http://www.caltrain.com/Assets/Public+Affairs/Capital Program/San Bruno Grade Sep/Community+Presentation+-+7-13-2011.pdf) (accessed September 20, 2020).
- Santa Clara County Parks. 2018. *2018 Strategic Plan*. May 2018.

- Santa Clara County Wildlife Corridor Technical Working Group Coyote Valley Subcommittee. 2019. *Recommendations to Reduce Wildlife-Vehicle Collisions on the Monterey Road Corridor in Coyote Valley, Santa Clara County*. April 2019. <https://openspacetrust.org/downloads/MontereyRoadReport.pdf> (accessed July 13, 2021).
- (Santa Clara) Valley Transportation Authority (VTA) and Federal Transit Administration (FTA). 2018. *VTA's BART Silicon Valley Phase II Extension Project Final Supplemental Environmental Impact Statement/Subsequent Environmental Impact Report and Section 4(f) Evaluation*. Volume 1. February 2018. [https://www.vta.org/projects/documents?document\\_search=&document\\_category%5B%5D=3901&project=656](https://www.vta.org/projects/documents?document_search=&document_category%5B%5D=3901&project=656) (accessed September 23, 2021).
- Sawyer, H., C. Lebeau, and T. Hart (Sawyer et al.). 2012. Mitigating Roadway Impacts to Migratory Mule Deer—A Case Study With Underpasses and Continuous Fencing. *Wildlife Society Bulletin* 36(3):492–498. [http://migrationinitiative.org/sites/migration.wygisc.org/themes/responsive\\_blog/images/Sawyer\\_et\\_al\\_2012\\_WSB.pdf](http://migrationinitiative.org/sites/migration.wygisc.org/themes/responsive_blog/images/Sawyer_et_al_2012_WSB.pdf) (accessed August 25, 2021).
- Shilling, F.M., A. Collins, T. Longcore, and W. Vickers (Shilling et al.). 2020. *Understanding Behavioral Responses of Wildlife to Traffic to Improve Mitigation Planning*. Technical Report, University of California, Davis Institute of Transportation Studies, Davis, CA.
- Shilling, F.M., and D.P. Waetjen. 2012. *The Road Effect Zone GIS Model*. Research Report – UCD-ITS-RR-12-16. UC Davis Institute of Transportation Studies. <https://escholarship.org/uc/item/4537d6vj> (accessed September 10, 2021).
- U.S. Fish and Wildlife Service (USFWS). 2005. *Grasslands Wildlife Management Area Proposed Expansion*. Environmental Assessment, Land Protection Plan, and Conceptual Management Plan. January. Prepared by U.S. Fish and Wildlife Service, Portland, OR, and Sacramento, CA.
- . 2012. *Biological Opinion on the California High-Speed Train System: Merced to Fresno Section Project, Merced, Madera, and Fresno Counties*. From USFWS Field Supervisor S.K. Moore to D. Valenstein, Chief, Environmental Systems and Planning Division of the Federal Railroad Administration. Reference number: 08ESMF00\_2012\_F-0248.
- . 2020a. *Grasslands Wildlife Management Area*. <https://www.fws.gov/refuge/Merced/grasslands.html> (accessed October 10, 2020).
- . 2020b. *Migratory Bird Conservation Commission, FY 2018 Annual Report*. [https://www.fws.gov/refuges/realty/pdf/MBCC\\_2018\\_Annual\\_Report.pdf](https://www.fws.gov/refuges/realty/pdf/MBCC_2018_Annual_Report.pdf) (accessed October 10, 2020).
- Wabtec Corporation. n.d. *I-ETMS*. [www.wabtec.com/products/1454/i-etms%E2%84%A2](http://www.wabtec.com/products/1454/i-etms%E2%84%A2) (accessed September 27, 2020).
- Wilmers, C.C., Y. Wang, B. Nickel, P. Houghtaling, Y. Shakeri, M.L. Allen, J. Kermish-Wells, V. Yovovich, and T. Williams. 2013. Scale Dependent Behavioral Responses to Human Development by a Large Predator, the Puma. *PLoS ONE* 8(4):e60590. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0060590> (accessed July 19, 2021).
- Yovovich, V., M.L. Allen, L.T. Macaulay, and C.C. Wilmers (Yovovich et al.). 2020. Using Spatial Characteristics of Apex Carnivore Communication and Reproductive Behaviors to Predict Responses to Future Human Development. *Biodiversity and Conservation* 29:2589–2603. <https://wildlife.ucsc.edu/wp-content/uploads/2020/06/Yovovich-2020-Biodiversity-and-Conservation.pdf> (accessed August 25, 2021).

## 29 ACRONYMS AND ABBREVIATIONS

This list of acronyms and abbreviations identifies and defines common terms used in Volume 4, Responses to Comments on Draft Environmental Impact Report (EIR)/Environmental Impact Statement (EIS).

AASHTO	American Association of State Highway and Transportation Officials
AB	(California) Assembly Bill
ACE	Altamont Corridor Express
ACHP	Advisory Council on Historic Preservation
ACLP	airport comprehensive land use plan
ADA	Americans with Disabilities Act
ADP	Area Development Policy
AERMOD	American Meteorological Society/Environmental Protection Agency Regulatory Model
AIA	airport influence area
ALAN	artificial light at night
AMA	Arena Management Agreement
AMM	avoidance and minimization measure
AMMP	adaptive management and monitoring plan
APE	area of potential effects
APLIC	Avian Power Line Interaction Committee
APN	assessor's parcel number
AREMA	American Railway Engineering and Maintenance-of-Way Association
ASR	Archaeological Survey Report
ATC	automatic train control
ATP	archaeological treatment plan
Authority	California High-Speed Rail Authority
BAAQMD	Bay Area Air Quality Management District
BART	Bay Area Rapid Transit
Bay Area	San Francisco Bay Area
Bay Area to Central Valley Final Program EIR/EIS	<i>Final San Francisco Bay Area to Central Valley High-Speed Train Final Program Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement</i>
BEMP	built environment monitoring plan
BETP	built environment treatment plan
BMP	best management practice
BRMP	biological resources management plan
BSV	BART Silicon Valley

CA	California
CAAQS	California Ambient Air Quality Standards
Cal. Code Regs.	California Code of Regulations
CalEEMod	California Emissions Estimator Model
Cal. Public Res. Code	California Public Resources Code
Caltrans	California Department of Transportation
CARB	California Air Resources Board
CC-C	central coast central
CCIC	Central California Information Center
CCID	Central California Irrigation District
CC-N	central coast north
CCR	California Code of Regulations
CCTV	closed-circuit television
CDFW	California Department of Fish and Wildlife
CEMOF	Centralized Equipment Maintenance and Operation Facility
CEQ	Council on Environmental Quality
CEQA	California Environmental Quality Act
CESA	California Endangered Species Act
C.F.R.	Code of Federal Regulations
CGS	California Geological Survey
CHP	California Highway Patrol
CHRIS	California Historical Resources Information System
CLUP	comprehensive land use plan
CMP	construction management plan
CMP	compensatory mitigation plan
CNDDDB	California Natural Diversity Database
CO <sub>2</sub>	carbon dioxide
CO <sub>2</sub> e	carbon dioxide equivalent
CP	control point
CPAD	California Protected Areas Database
CPUC	California Public Utilities Commission
CRHR	California Register of Historical Resources
CSA	comprehensive site assessment
CTP	construction transportation plan
CVP	Central Valley Project
CWA	Clean Water Act
CWG	community working group

CWHR System	California Wildlife Habitat Relationships Habitat Classification Scheme
CWTMP	countywide trails master plan
DAPTF	Declining Amphibian Task Force
dB	decibel
dBA	A-weighted decibel
DDV	Diridon design variant
DISC	Diridon Integrated Station Concept
DPM	diesel particulate matter
DPR	California Department of Parks and Recreation
Draft EIR/EIS	<i>San Jose to Merced Project Section: Draft Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement</i>
DSAP	Diridon Station Area Plan
DWR	California Department of Water Resources
EFH	essential fish habitat
EINU	electrical interconnection and network upgrade
EIR	environmental impact report
EIS	environmental impact statement
EMCPP	electromagnetic compatibility program plan
EMF	electromagnetic field
EMI	electromagnetic interference
EMS	emergency medical services
EO	Executive Order
ESA	environmentally sensitive area
ESU	evolutionarily significant unit
EVP	Emergency Vehicle Pre-Emption
FAA	Federal Aviation Administration
FAR	Federal Aviation Regulation
Fed. Reg.	<i>Federal Register</i>
FEMA	Federal Emergency Management Agency
FESA	federal Endangered Species Act
FHWA	Federal Highway Administration
FLSSC	<i>Fire and Life Safety and Security Committee</i>
FMMP	Farmland Mapping and Monitoring Program
FRA	Federal Railroad Administration
FTA	Federal Transit Administration
FY	fiscal year

GAMMP	groundwater adaptive management and monitoring plan
GEA	Grasslands Ecological Area
GEEC	Grassland Environmental Education Center
GHG	greenhouse gas
GIS	geographic information system
GO	General Order
Google Project	Downtown West Mixed-Use Plan
GPS	global positioning system
GSP	groundwater sustainability plan
GWD	Grassland Water District
GWMA	Grasslands Wildlife Management Area
HARP	Hotspots Analysis and Reporting Program
HASR	San Jose to Merced Project Section Historic Architectural Survey Report
HCP	habitat conservation plan
HMF	heavy maintenance facility
HMP	habitat mitigation plan
HRA	health risk assessment
HSR	high-speed rail
HST	high-speed train
I-	Interstate
IAMF	impact avoidance and minimization feature
IBA	(National Audubon Society) Important Bird Area
ID	identifier
IEEE	Institute of Electrical and Electronic Engineers
I-ETMS	Interoperable Electronic Train Management System
IPB	intrusion protection barrier
ITA	Indian trust asset
ITP	incidental take permit
kV	kilovolt
KVP	key viewpoint
LA	Los Angeles
L <sub>dn</sub>	day-night sound level, dBA
LEDPA	least environmentally damaging practicable alternative
LESA	land evaluation and site assessment
LIDAR	light detection and ranging
LMF	light maintenance facility

LOS	level of service
MBARD	Monterey Bay Air Resources District
MBTA	Migratory Bird Treaty Act
mG	milligauss
MHz	megahertz
MMBtu	million British thermal units
MMEP	mitigation monitoring and enforcement plan
MOA	memorandum of agreement
MOU	memorandum of understanding
MOWF	maintenance of way facility
MOWS	maintenance of way siding
MPE	maximum permissible exposure
mph	miles per hour
MRZ	mineral resource zone
MT	mainline track
MTC	Metropolitan Transportation Commission
MUTCD	Manual on Uniform Traffic Control Devices
MWE	mechanically stabilized earth
NAAQS	National Ambient Air Quality Standards
NACTO	National Association of City Transportation Officials
NBA	National Basketball Association
NCCP	Natural Community Conservation Plan
NCVRT	North Coyote Valley Ridge Trails
NEPA	National Environmental Policy Act
NFIP	National Flood Insurance Program
NHL	National Hockey League
NHPA	National Historic Preservation Act
NHT	National Historic Trail
NMFS	National Marine Fisheries Service
NO <sub>2</sub>	nitrogen dioxide
NOA	Notice of Availability
NOD	Notice of Determination
NOP	Notice of Preparation
NO <sub>x</sub>	nitrogen oxides
NPDES	National Pollutant Discharge Elimination System
NRCS	Natural Resources Conservation Service
NRHP	National Register of Historic Places



NTSP	New Transit Service Plan
NWIC	Northwest Information Center
OCS	overhead contact system
OEHHA	Office of Environmental Health Hazard Assessment
O&M	operations and maintenance
OSHA	Occupational Health and Safety
OWJ	official(s) with jurisdiction
PA	programmatic agreement
PAA	Preliminary Alternatives Analysis Report
PCEP	Peninsula Corridor Electrification Project
PCJPB	Peninsula Corridor Joint Powers Board
pCMP	preliminary compensatory mitigation plan
PEC	potential environmental concern
PEPD	Preliminary Engineering for Project Definition
PG&E	Pacific Gas and Electric Company
PHA	preliminary hazard analysis
PM	particulate matter
PM <sub>10</sub>	particulate matter smaller than or equal to 10 microns in diameter
PM <sub>2.5</sub>	particulate matter smaller than or equal to 2.5 microns in diameter
PMFA	Project Management and Funding Agreement
POST	Peninsula Open Space Trust
pphpd	per peak hour per direction
PPV	peak particle velocity
PRC	Public Resources Code
Prop 1A	The Safe, Reliable, High-Speed Passenger Train Bond Act for the 21st Century
PTC	positive train control
PVC	polyvinyl chloride
Ramsar Convention	Ramsar Convention on Wetlands of International Importance
RCEB	California Public Utilities Commission Rail Crossing Engineering Branch
Reclamation	U.S. Department of the Interior, Bureau of Reclamation
Revised/Supplemental Draft EIR/EIS	<i>San Jose to Merced Project Section: Revised Draft Environmental Impact Report/Supplemental Draft Environmental Impact Statement, Biological Resources Analysis</i>
RF	radio frequency
ROD	Record of Decision
ROW	right-of-way

RRP	restoration and revegetation plan
RSA	resource study area
RTP	regional transportation plan
RWQCB	Regional Water Quality Control Board
SAA	<i>Supplemental Alternatives Analysis</i>
SB	(California) Senate Bill
SCC	standardized capital cost
SCCO	Santa Clara County
SCOSA	Santa Clara Valley Open Space Authority
SCRWA	South County Regional Wastewater Authority
SCVHA	Santa Clara Valley Habitat Agency
SCVHCP	Santa Clara Valley Habitat Conservation Plan
SCVHP	Santa Clara Valley Habitat Plan
SCVOSA	Santa Clara Valley Open Space Authority
SCVWD	Santa Clara Valley Water District
SER	Standard Environmental Reference
SFMTA	San Francisco Municipal Transportation Agency
SHPO	State Historic Preservation Officer
SIL	significant impact level
SJRRP	San Joaquin River Restoration Program
SJVAB	San Joaquin Valley Air Basin
SJVAPCD	San Joaquin Valley Air Pollution Control District
SLDMWA	San Luis and Delta-Mendota Water Authority
SO <sub>2</sub>	sulfur dioxide
SPCC	spill prevention control and countermeasure
SPRP	spill prevention response plan
SPRR	Southern Pacific Railroad
SR	State Route
SSE	Sharks Sports & Entertainment LLC
SSMP	safety and security management plan
SST-FD	seismic specialists team-fault displacement
Statewide Program EIR/EIS	<i>Final Program Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement for the Proposed California High-Speed Train System</i>
SVSX EIR/EIS	<i>Silicon Valley Phase II Extension Project Final Supplemental Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement</i>
SWPPP	stormwater pollution prevention plan
SWRCB	State Water Resources Control Board

TAC	toxic air contaminant
TAMC	Transportation Agency for Monterey County
TCE	temporary construction easement
TCP	traditional cultural property
TDM	transportation demand management
TM	technical memorandum
TMDL	total maximum daily load
TNC	transportation network company
TOD	transit-oriented development
TPF	traction power facility
TPSS	traction power substation
TRA	trackage rights agreement
TSA	Transportation Security Administration
TVA	threat and vulnerability assessment
TWG	technical working group
UCCWA	Upper Cottonwood Creek Wildlife Area
UGB	urban growth boundary
UPR	Upper Pajaro River
UPRR	Union Pacific Railroad
US	U.S. Highway
USACE	U.S. Army Corps of Engineers
USB	universal serial bus
U.S.C.	U.S. Code
USEPA	U.S. Environmental Protection Agency
USFWS	U.S. Fish and Wildlife Service
VERA	voluntary emission reduction agreement
VMT	vehicle miles traveled
VOC	volatile organic compound
VTA	(Santa Clara) Valley Transportation Authority
WCA	Wildlife Corridor Assessment
WEF	wildlife exclusion fencing
WHO	World Health Organization
WWTP	wastewater treatment plant